BIULETYN INFORMACYJNY IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI

WYCHODZI 3 RAZY W MIESIĄCU

ROK II. | GDYNIA, dnia 30 kwietnia 1933 | NR. 12

REDAKCJA I ADMINISTRACJA: Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni
Referat Prasowy, ul. Świętojańska, tel. 1643.
PRENUMERATA: w kraju kwartalnie 3 zł., zagranicą 5 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415. Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

TREŚĆ:

Nakładem Izby Przem.-Handlowej w Gdyni. — Redaktor odpow. Józef Kunert L. S. C.

Port gdyński na początku bieżącego roku

Port gdyński wykazał u progu bieżącego roku, w pierwszych trzech miesiącach, tak znaczne ożywienie swych obrotów, że niewątpliwie rok ten będzie rekordowym ze wszystkich lat poprzednich. Ogólny przeładunek w obrotach zamorskich w pierwszym kwartale bieżącego roku przewyższa o 258.648 ton, czyli o prawie 26% obroty z tego samego okresu poprzedniego roku. Ponieważ I. kwartał przypada na okres zimowy, czyli okres pewnego zastoju w handlu morskim i żegludze na Bałtyku, następne kwartały przyniosą niewątpliwie jeszcze znaczniejszy wzrost przeładunków, podwyższając ogólną cyfrę obrotów rocznych do 5½ lub nawet do 6 milj. ton. Mamy jeszcze przed sobą cały szereg „sezonów" na poszczególne towary jak drzewo, nawozy sztuczne, ryż, owoce i bawełna (na jesień) itd. Jeżeli strefa wolnocłowa zostanie rzeczywiście otwarta w lipcu br. należy się spodziewać znacznego ożywienia obrotów towarowych w tegorocznym sezonie letnim i jesiennym. Przyczem coraz większe uszlachetnianie się przeładunków, coraz większy udział drobnicy i towarów wysokowartościowych, które dzięki cłom preferencyjnym kierują się na nasz port, jak również coraz większe uprzemysłowienie i komercjalizacja portu zapewnią Gdyni nietylko wzrost cyfr w jej statystykach przeładunkowych, ale również realną korzyść w formie rozwoju życia gospodarczego, tak w porcie jak i w mieście. Bogactwa, które do niedawna zdawały się tylko przepływać przez Gdynię, będą odtąd pozostawiać w niej swój ślad, tak pożądany dla rozwoju naszego portu jako rynku handlowego. W r. bież. liczyć również możemy na wzrost tranzytu, gdyż pewne przemiany, jakie zauważyć się dają w kierunkach utartych szlaków komunikacyjnych, są korzystne dla naszego portu.

W pierwszym kwartale br. obroty portowe wyniosły ogółem 1.259.458,2 ton, wobec 1.000.809,8 ton w tym samym okresie roku ubiegłego. Objawem niezmiernie korzystnym jest to, że wzrost obrotów przypada w dużej części na import, który w ogólnej cyfrze 258.648,4 ton, stanowiącej nadwyżkę, partycypuje w przeszło 40%.

Przywóz przez port gdyński wynosił w pierwszych trzech miesiącach br. 153.165,2 ton, wobec 46.687,6 w roku poprzednim. Wzrósł więc przeszło trzykrotnie. Z poszczególnych artykułów w imporcie zaznaczył się przedewszystkiem silny wzrost przywozu artykułów kolonjalnych, nawozów sztucznych, złomu i bawełny. Ożywienie się przywozu nastąpiło pozatem we wszystkich najważniejszych artykułach przywozu portu gdyńskiego, jak to ilustruje poniższe zestawienie:

	1933 (w tonach)	1932
kawa, kakao, herbata	7.074,6	1.600,9
owoce	8.515,8	6.617
śledzie	5.677,8	3.693,5
nawozy sztuczne	28.207,9	8.866,4
nasiona oleiste	9.625,7	584,7
złom	45.210,7	5.586,2

	1933 (w tonach)	1932
celuloza	2.675,8	263,5
bawełna	13.667,1	1.978,7
wełna	2.947,5	570,4

Oprócz tego przeszło przez port w okresie sprawozdawczym cały szereg nowych artykułów we większych ilościach, jak: korzenie, kauczuk, ruda żelazna (nie notowano w I kwartale 1932 r.), juta, len i konopie, sisal i inne. Wzrost przywozu objął wszystkie grupy towarów:

Przywóz w I. kwartale (w tonach)

	1933	1932
I. Produkty spożywcze i zwierzęta	33.963,9	21.862,8
II. Produkty zwierzęce i pochodne	22.552,3	5.799,6
III. Materjały i wyroby drzewne	9.844	1.725,1
IV. Materjały budowlane i ceramiczne	128,7	79
V. Paliwa, asfalt, smoły i pochodne	1.941,2	298,3
VI. Materjały i przetwory chemiczne	2.908,5	554,7
VII. Rudy, metale i wyroby z metali	57.662,8	10.671,1
VIII. Papier i wyroby z papieru	4.505	2.976
IX. Materjały i wyroby włókniste	19.616,6	2.654,5
X. Różne	42,2	66,5
	153.165,2	46.687,6

Wywóz przez Gdynię wynosił w pierwszym kwartale br. 1.106.293 ton, wobec 954.122,2 ton w roku ubiegłym. Wzrost eksportu wynosi więc 152.170,8 ton czyli prawie 16%. W porównaniu z tym samym okresem 1931 przejawiły się zmiany konjunkturalne w wywozie poszczególnych artykułów. Wzrósł wywóz makuchów, drzewa, klepek, nasion, węgla, bunkru, saletry i tkanin, podczas gdy spadł wywóz cukru, mąki ryżowej, bekonów, wędlin, szyn kolejowych, cynku i maszyn. Inne artykuły utrzymały się na niezmienionym poziomie. Za wyjątkiem grupy produktów spożywczych (cukier, bekony), metali i wyrobów metalowych (szyny, cynk, maszyny), wszystkie inne grupy artykułów eksportowych wykazały dalszy wzrost.

Wywóz w I. kwartale (w tonach)

	1933	1932
I. Produkty spożywcze i zwierzęta	40.677,1	62.472,3
II. Produkty zwierzęce i pochodne	817,9	14,5
III. Materjały i wyroby drzewne	39.198,3	959,8
IV. Materjały budowlane i ceramiczne	81,8	10,9
V. Paliwa, asfalt, smoły i pochodne	1.006.151,6	867.206,1
VI. Materjały i przetwory chemiczne	10.764,5	10.453,3
VII. Rudy, metale i wyroby z metali	5.544,3	10.370,7
VIII. Papier i wyroby z papieru	2.606,2	2.500,2
IX. Materjały i wyroby włókniste	425,1	85,5
X. Różne	44,2	48,9
	1.106.293	954.122,2

Ogólny wzrost wywozu w okresie sprawozdawczym przypada głównie na węgiel, którego eksport wykazuje w porównaniu z analogicznym okresem roku ubiegłego znaczny wzrost. Wywóz węgla wynosił w br. 965.061,7 ton, podczas gdy w I. kwartale roku ub. wywieziono 831.149,2 ton.

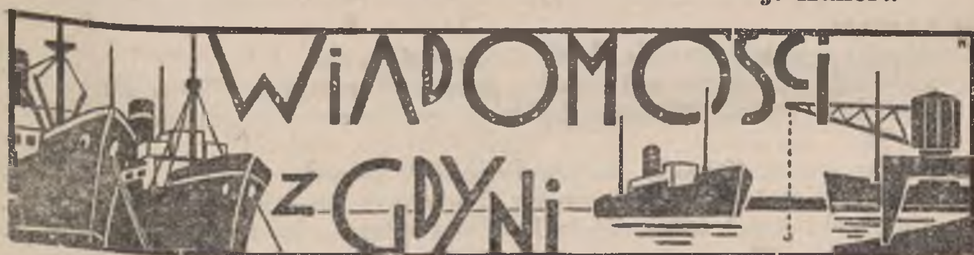
Równolegle do wzrostu obrotów towarowych nastąpił również bardzo znaczny wzrost ruchu statków w porcie, który w porównaniu do analogicznego okresu poprzedniego roku przedstawiał się następująco:

	Ruch statków			
	na wejściu		na wyjściu	
W I kwartale	statków	n. r. t.	statków	n. r. t.
1933	893	695.748	885	690.940
1932	602	535.047	599	540.765

Statków z ładunkiem, było na wejściu 43% w r. 1933 i 28% w r. 1932; na wyjściu 76% w r. 1933 i 85% w roku 1932. Procentualny wzrost statków z ładunkiem na wejściu oraz spadek na wyjściu wskazują, iż Gdynia zawdzięcza tak znaczny wzrost frekwencji statków w roku bieżącym przedewszystkiem wzmożonemu przywozowi. Cały szereg nowych linji żeglugowych powstałych w roku bieżącym, utworzonych zostało jedynie w celu obsługi wzmagającego się importu przez Gdynię. Import ten, kierujący się do niedawna jeszcze przez obce porty, pozbawiał nas znacznych sum, wpływających obecnie z frachtów, opłat portowych, manipulacyjnych i magazynowych oraz zwiększonego transportu kolejowego.

Praca portu gdyńskiego w pierwszym kwartale br. wskazuje, iż nawet w okresie ciężkiego kryzysu, konsekwentna i celowa polityka gospodarcza pozwala uzyskać rezultaty niezmiernie doniosłe dla interesów gospodarczych kraju.

J. Kunert.



WYWÓZ DREWNA PRZEZ GDYNIĘ.

Po przejściowem załamaniu się eksportu przez Gdynię w lutym br., marzec wykazał już powrót do stanu normalnego. Wywieziono bowiem w tym miesiącu ogółem 17.000 ton wszystkich sortymentów drzewnych. Liczba ta odpowiada, a nawet trochę przewyższa przeciętną z miesięcy poprzednich.

W marcu dominowały bezapelacyjnie deski i łaty. Stanowiły one co do wagi niemal 95% eksportu, łącznie bowiem wywieziono 16.600 ton tego sortymentu. Najpoważniejszym odbiorcą, jak zwykle była Anglja, dokąd skierowano 12.700 ton, następnie Belgja — 3.400 ton. Poraz pierwszy w tym roku port gdyński wyeksportował tarcicę do Egiptu, coprawda partję nieznaczną, bo 108 ton. Stały wzrost przeładunku wykazują materjały drzewne przeznaczone do Stanów Zjednoczonych Am. P., tarcicy wywieziono bowiem w marcu

do Stanów 350 ton, a w ciągu pierwszych trzech miesięcy b. r. — 650 ton.

Natomiast bali i słupów telegraficznych nie ładowano w marcu w Gdyni wcale. Na poziomie poprzedniego mies. utrzymywał się wywóz dykty 226 t, wywóz zaś fornirów wzrósł do 45 t, przyczem głównie kierowany był do Egiptu. Wyrobów z drzewa wyeksportowano 42 tony, a więc prawie dwa razy tyle, co w lutym (w marcu 42 tony), jeszcze raptowniejszy wzrost wywozu wykazały meble gięte (64 tony). Wzrósł również eksport wyrobów koszykarskich, lecz w sposób bardziej umiarkowany niż dwa poprzednie artykuły (32 tony).

RYNEK FRACHTOWY.

We frachtowaniu w ciągu marca zaznaczyło się dość znaczne ożywienie. Nie miało to jednak wpływu na polepszenie stawek frachtowych, gdyż zaofiarowanie tonażu było nadal bardzo znaczne. Odnosi się to specjalnie do eksportu drzewa z Gdańska i z Gdyni, gdyż wywóz zboża pozostał na niskim poziomie.

Anglja. Zafrachtowano większą ilość statków do Londynu pod mieszane ładunki drzewa po dotychczasowych stawkach, jak również kilka statków trampowych do Hull. Można wymienić następujące kontrakty, wykonane z Gdańska:

szwedzki statek 700 stds. ład. miesz. drzewa do Londynu,
2 duńskie statki 600 stds. ład. miesz. drzewa do Londynu,
niemiecki statek 350 stds. ład. miesz. drzewa do Londynu,
niemiecki statek 800 stds. ład. miesz. drzewa do Londynu

Znane są pozatem niżej wymienione kontrakty, zawarte na przewóz z Gdyni:

duński statek 1000 stds. do Garston 35/6 za std.
szwedzki statek 500 stds. do Preston & Warrington 37/6 za std.
szwedzki statek 600 stds. ładunek częściowy do Manchester — 38/— za std.
polski statek 400 stds. do Londynu 26/9 za std.
szwedzki statek 250 stds. do Gr. Yarmouth 32/— za std.
niemiecki statek 600 stds. do Londynu (Barnardswarf) 27/6 za std.

Holandja. Wywieziono w ciągu marca kilka partyj zboża luzem statkami linjowymi po stawce Hfl. 240. Sytuacja we frachtowaniu drzewa przedstawiała się nieco lepiej. Załadowano mianowicie statkami linjowymi większą ilość drewna tartego do Amsterdamu po Hfl. 13,50 i do Rotterdamu po Hfl. 13,— do 13,50. Poza statkami linjowymi zafrachtowano większą ilość żaglowców i statków motorowo-żaglowych do Rotterdamu i Amsterdamu.

Belgja. Eksport zboża zmalał bardzo znacznie. Zanotować można partję około 1.500 ton żyta i jęczmienia, zafrachtowaną na statek linjowy firmy „Żegluga Polska" po stawce 3/9 w złocie w końcu marca do Antwerpji. Większość ładunków stanowiły partje drzewa, frachtowane po dotychczasowych stawkach, t. j. sh. 20/— w złocie za std. D. B. B. i 6/6 do 7/— w złocie za cbm dębiny.

Francja. Zafrachtowano jeden niemiecki statek pod 200 stds. i jeden duński statek pod 600 stds. drzewa tartego do Rouen. Stawka

frachtowa wynosiła rzekomo 23/— w złocie za std. Pozatem eksport do Francji nie wykazywał większego ożywienia.

Danja. Zaoferowanie zboża do Danji zmalało w znacznym stopniu i wskutek tego stawki frachtowe wykazywały tendencję zniżkową. Płacono przeciętnie nie więcej jak Rmk. 3,50 za tonę żyta luzem do jednego z portów na północ od Aarhus. Zafrachtowano również i żaglowiec pod ładunek dębiny do Odense po stawce Dkr. 7,— za cbm.

POŁOWY RYB MORSKICH W MARCU 1933 R.

W marcu br. złowiono na całem wybrzeżu ogółem 1.455.340 kg ryb wartości 167.400, a w tem szprotów 1.276.000 kg (51.050 zł.), śledzi 81.100 kg (24.340 zł), płastug 44.850 kg (12.680 zł), dorszy 20.300 kg (6.100 zł), łososi 19.730 kg (62.600 zł), innych gatunków 13.360 kg (10.630 zł). W marcu łowiono głównie szproty, rozpoczęto także połowy płastug (flonder). Natomiast połowy łososi w sezonie bieżącym są słabe. Niektórzy rybacy zaczęli w ubiegłym miesiącu zapuszczać się na połowy nawet pod Borgholm.

Z ogólnej ilości złowionych ryb, do wędzarń dostarczono 356.380 kg wywieziono do Gdańska 111.000 kg i sprzedano w Gdyni 987.960 kg. Ceny kształtowały się naogół nieźle, mimo nastania cieplejszej pory roku. Wpłynęła na to przedewszystkiem możność magazynowania nadmiaru połowów w chłodni rybnej w porcie gdyńskim.

OPŁATY OD STATKÓW NA RZECZ DOMU MARYNARZA W GDYNI.

Urząd Morski zawiadamia, że decyzją Ministerstwa Przemysłu i Handlu z dnia 15 marca 1933 r. pobierane będą opłaty od statków w porcie w Gdyni na rzecz „Domu Marynarza" w Gdyni w wysokości:

1. a) dla statków do 1000 BRT zł 5,—
   b) dla statków od 1001 BRT do 2500 BRT zł 10,—
   c) dla statków od 2501 BRT do 5000 BRT zł 20,—
   d) dla statków od 5001 BRT do 8000 BRT zł 30,—
   e) dla statków ponad 8000 BRT zł 50,—

2. W stosunku do statku, który w ciągu jednego roku kalendarzowego opłacił dziesięciokrotną opłatę na „Dom Marynarza" w Gdyni, dalszych opłat w ciągu danego roku kalendarzowego pobierać się nie będzie.

3. Wszystkie polskie statki morskie mogą opłacać roczną opłatę zryczałtowaną w wysokości dziesięciokrotnej stawki, właściwej dla ich tonażu.

4. Statki unieruchomione są wolne od opłat.

Odnośne kwity z wymienieniem należnej sumy doręczane będą jednocześnie z odnośnem zawiadomieniem za opłaty portowe.

Opłaty powyższe są dobrowolne.

KREDYTY BUDOWLANE DLA GDYNI.

Do dyspozycji Komitetu Rozbudowy m. Gdyni został przydzielony kontyngent kredytów z Państwowego Funduszu Budowlanego na rok 1933 w sumie zł 20.000 (dwieście tysięcy złotych) na budowę domów mieszkalnych w mieście, oraz zł 120.000 (sto dwadzieścia tysięcy złotych) na budowę domów na wybrzeżu (miejscowości położone w sferze interesów mieszkaniowych m. Gdyni).

W myśl instrukcji wydanej przez Bank Gospodarstwa Krajowego z tego kontyngentu będą udzielane pożyczki budowlane na następujących warunkach.

1) Pierwszeństwo w uzyskaniu kredytu mają ci budujący, którzy w stosunku do całkowitych kosztów budowy będą potrzebowali najmniejszego kredytu.

2) Kredyt może być udzielony tylko do wysokości 50% kosztów budowy z tem jednak, że nie może przekraczać sumy zł. 4.000 na jeden budynek.

3) Pożyczki winny być w zasadzie zabezpieczone na hipotece na pierwszem miejscu hipotecznem, a tylko w wyjątkowych wypadkach można uzyskać kredyt za poręczeniem 2-ch osób majątkowo odpowiedzialnych. Również w wyjątkowych wypadkach mogą być udzielane pożyczki za zabezpieczeniem na dalszem miejscu hipotecznem, ale wówczas kredyt ten łącznie z poprzedzającemi go długami winien mieć zabezpieczenie w 50% wartości nieruchomości, według oceny Banku Gospodarstwa Krajowego.

4) Pożyczki udzielane będą tylko na domki rozpoczęte, których koszt wykończenia budowy nie przekracza sumy zł. 4.000. — W wypadku gdy budowa jest nierozpoczęta, może być również udzielona pożyczka o ile wnioskodawca wpłaci do Banku Gospodarstwa Krajowego w Gdyni odpowiednią sumę, potrzebną do rozpoczęcia budowy i zawinkluje ją na budowę.

5) Pożyczki budowlane będą udzielane wyłącznie na drobne budownictwo, tak murowane, jak też drewniane.

Ubiegający się o udzielenie pożyczek winni złożyć w terminie do dnia 31 maja 1933 r. wnioski do Komitetu Rozbudowy na specjalnych formularzach, które można otrzymać w Komitecie Rozbudowy miasta Gdyni.

Do wniosków tych należy dołączyć załączniki wyszczególnione w tym formularzu.

Na podstawie § 4 statutu o pobieraniu opłat od czynności biura Komitetu Rozbudowy m. Gdyni ogłoszonego w Pomorskim Dzienniku Wojewódzkim nr. 4 z dnia 1 lutego 1933 r. wniesione podanie o pożyczkę budowlaną bez względu na rezultat i bez żadnego zobowiązania ze strony Komitetu Rozbudowy podlega opłacie zł. 5,— zaś każdy załącznik do tego rodzaju podań podlega opłacie zł. 1.

OPŁATY ZA PRZECHOWYWANIE JAJ W CHŁODNI PORTOWEJ

Poniżej podajemy taryfę pobieranych przez Chłodnię Portową w Gdyni opłat za przechowanie jaj w chłodni i czynności manipulacyjne przy przesyłkach cało i półwagonowych

Opłaty miesięczne.

1) Wyładowanie z wagonów podstawionych pod Chłodnię i złożenie do Chłodni zł. 3,50 od 1 tony,

2) ważenie zł. 0,50 od 1 tony,

3) przechowanie przez okres miesięczny zł. 1,60 od 2/2 skrzyń, przyczem każdy rozpoczęty miesiąc liczy się jako cały,

4) ubezpieczenie od ognia i kradzieży z włamaniem, o ile towar nie został zaasekurowany bezpośrednio — 1‰ (jeden pro miłe) od wartości towaru miesięcznie,

5) odchładzanie jaj przy wyjściu z Chłodni zł. 1,60 od 2/2 skrzyn

6) wyładowanie z Chłodni i załadowanie na statek podstawiony pod Chłodnię, wzgl. do wagonów podstawionych pod Chłodnię, lub wydanie na rampę Chłodni zł. 3,50 od 1 tony.

Opłaty sezonowe.

Opłata sezonowa obejmuje:

a) wyładowanie jaj z wagonów podstawionych pod Chłodnię i złożenie do Chłodni,

b) przechowanie od kwietnia do końca grudnia,

c) ewent. odchładzanie jaj przy wybieraniu z Chłodni,

d) załadowanie jaj na statek podstawiony pod Chłodnię, lub też do wagonów podstawionych pod Chłodnię, wzgl. na rampę Chłodni i wynosi ona przy złożeniu jaj:

1) do 1.500/2 skrzyń — zł 6,— od ½ skrzynki,

2) od 1.501/2 skrzyń do 2.500/2 skrzyń zł 5,60 od ½ skrzynki

3) od 2.501/2 skrzyń do 4.000/2 skrzyń zł 5,25 od ½ skrzynki oraz

4) powyżej 4.000/2 skrzyń zł 4,45 od ½ skrzynki (netto bez rabatów).

Od obrotów rocznych przy stawce miesięcznej za przeładunki i składowe udziela się po ukończeniu roku rabatów wynoszących przy rocznym obrocie ponad zł. 3.000,— od 3% do 15%, przyczem 15% bonifikacji stosuje się przy obrocie przewyższającym zł. 50.000,—.

Powyższe rabaty rozciągają się także na obliczenie sezonowe, a nie dotyczą one jedynie pozycji pod poz. 4) jako wyjątkowo niskie.

Za czynności wykonywane na specjalne życzenie klijentów jako to: odwracanie skrzyń, układanie skrzyń według sortymentów, pobiera się dodatkowe opłaty w wysokości po zł 2,— od 1 tony.

PRZYJAZD DELEGACJI SOWIECKIEJ.

Dnia 1 maja br. przyjedzie do Polski delegacja gospodarcza Sowietów. W skład delegacji wchodzić będą pp. Przewodniczący delegacji, zastępca Komisarza Ludowego dla Handlu Zewnętrznego Z. S. R. R. Bojew — zastępca przewodniczącego delegacji i członek Kolegjum Tamarin, przewodniczący „Technopromimportu" Kisielew, przewodniczący „Sojuzmetimportu" Chazanow i zastępca przewodniczącego „Stankoimportu" Barmin. W dniu 2 i 3 maja delegaci sowieccy bawić będą w Warszawie, a dnia 4 maja przybędą do Gdyni, celem zapoznania się z portem i jego urządzeniami technicznemi. Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni ustaliła wspólnie z tutejszemi władzami program przyjęcia delegatów sowieckich.

AWANSE W MARYNARCE HANDLOWEJ.

Dnia 20 bm. odbyło się w Urzędzie Morskim zebranie Komisji Kwalifikacyjnej do orzekania w sprawie dyplomów w polskiej marynarce handlowej pod przewodnictwem Dyrektora Urzędu Morskiego, p. inż. St. Łęgowskiego. Komisja po rozpatrzeniu podań przyznała następujące dyplomy:

p. Kwiatkowski Stefan — dyplom Kapitana Żeglugi Wielkiej,
p. Mohuczy Borys — dyplom Kapitana Żeglugi Wielkiej,
p. Krzyżanowski Urban — dyplom mechanika I klasy,
p. Wiktorowski Jan — dyplom mechanika I klasy,
p. Niczko Michał — dyplom Kapitana Żeglugi Małej
p. Prumbs Zygmunt — dyplom Kapitana Żeglugi Małej,
p. Goebel Andrzej — dyplom Porucznika Żeglugi Wielkiej,
p. Hurko Bronisław — dyplom Porucznika Żeglugi Wielkiej,
p. Leśniewski Stanisław — dyplom Porucznika Żeglugi Wielkiej,
p. Kotwica Stefan — dyplom Porucznika Żeglugi Małej,
p. Michalski Jerzy — dyplom Mechanika III klasy,
p. Góra Zygmunt — dyplom Szypra I klasy,
p. Birkholz Jan — dyplom Maszynisty I klasy,
p. Kohnke Wojciech — dyplom Szypra II klasy,
p. Sroka Bolesław — dyplom Szypra II klasy,
p. Wasserhing Feliks — dyplom Szypra II klasy.

PUBLICYSTA FRANCUSKI W GDYNI

W niedzielę, dnia 23. bm. przyjechał do Gdyni publicysta francuski p. Henri Bidou z Paryża w towarzystwie p. Tarnowskiego z Komisarjatu Generalnego w Gdańsku celem poznania miasta i portu. Pan H. Bidou zwiedził szczegółowo port gdyński i wszystkie jego urządzenia. podczas czego wyjaśnień udzielał p. inż. Karłowski z Urzędu Morskiego. Gość francuski wyrażał się z wielkiem uznaniem o szybkiem postępie prac i o nowoczesnych urządzeniach, jakie w Gdyni zobaczył.

WYCIECZKA FRANCUSKA.

Dnia 21 bm. przyjechała do Gdyni wycieczka przywódców Jeuneueses Laiques et Republicaines de France w osobach Jean Victor Mannier — przewodniczący, oraz p. Andre Klein i p. Sionx-Gelley w towarzystwie p. Celińskiego z Ministerstwa Spraw Zagranicznych.

Goście przybyli do Urzędu Morskiego, gdzie wygłoszono dla nich referat o porcie w języku francuskim, następnie zwiedzili szczegółowo Chłodnię, Łuszczarnię, Olejarnię oraz wszystkie baseny portowe w towarzystwie St. Ołtarzewskiego, który udzielał wszelkich wyjaśnień.

W godzinach popołudniowych wycieczka zwiedzi okolice Gdyni i wieczorem odjedzie w dalszą podróż do Poznania.

KORESPONDENT „NEW JORK TIMES“ I „DAILY HERALD“ W GDYNI.

Dnia 21 bm. przybył do Gdyni p. Jerzy Szapiro, warszawski korespondent „New Jork Times“ i „Daily Herald“. Red. Szapiro zwiedził port i miasto oraz zasięgnął informacyj u Dyrektora Urzędu Morskiego p. inż. St. Łęgowskiego i Komisarza Rządu p. mgr. St. Sokoła.

TRANSPORTY RYŻU Z INDYJ.

Dnia 22 kwietnia rano zawinął do portu gdyńskiego angielski statek „Bibury“, który przywiózł bezpośrednio z Indji 9.300 ton ryżu niełuszczonego dla Łuszczarni Ryżu.

Dnia 27 kwietnia zawinął do portu gdyńskiego angielski statek „Baron Polwarth“, który przywiózł 4.880 ton ryżu niełuszczonego dla Łuszczarni Ryżu. W bieżącej kampanji jest to już trzeci większy transport, jaki nadchodzi do Gdyni bezpośrednio z Indyj.

ODJAZDY I PRZYJAZDY STATKÓW GDYNIA-GDAŃSK

ODJAZDY STATKÓW GDYNIA-GDAŃSK

Sailings from Gdynia and Danzig — Schiffsabfahrten ab Gdynia und Danzig.

(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten.)

Do portów bałtyckich — Gdańsk — Tallinn — Helsingfors
Baltic Ports — Danzig — Tallinn — Helsingfors

„Żegluga Polska“ S. A.

s/s Śląsk — z Gdyni 2. V. — z Gdańska 6. V.
s/s Poseidon — z Gdyni 9. V. — z Gdańska 13. V.
s/s Cieszyn — z Gdyni 16. V. — z Gdańska 20. V.

Do Tallinna — Rygi (Tallinn — Riga)

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Tiber — z Gdyni 9. V.
s/s Skjold — z Gdyni 22. V.

Do Kopenhagi (Copenhagen)

F. G. Reinhold Ltd.

s/s I. C. Jacobsen — z Gdyni 4. V.
s/s Egholm — z Gdyni 6. V.
s/s I. C. Jacobsen — z Gdyni 10. V.
s/s I. C. Jacobsen — z Gdyni 17. V.
s/s Algarve — z Gdyni 18. V.

Do Rygi (Riga)

Ferdynand Prowe, Gdynia

s/s Najade — z Gdyni 1. V.
s/s Uranus — z Gdyni 8. V.
s/s Najade — z Gdyni 15. V.
s/s Uranus — z Gdyni 22. V.

Do Stockholmu (Stockholm)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Ingeborg — z Gdyni ca 20. V.

Do Rotterdamu (Rotterdam)

„Żegluga Polska" S. A.

s/s Cieszyn — z Gdyni 2. V. — z Gdańska 5. V.
s/s Tczew — z Gdyni 9. V. — z Gdańska 12. V.
s/s Śląsk — z Gdyni 16. V. — z Gdańska 19. V.

Ferdynand Prowe, Gdynia

s/s Ibis — z Gdyni 1. V. — z Gdańska 3. V.
s/s Mercur — z Gdyni 4. V. — z Gdańska 6. V.
s/s Hector — z Gdyni 8. V. — z Gdańska 10. V.
s/s Condor — z Gdyni 11. V. — z Gdańska 13. V.
s/s Leda — z Gdyni 15. V. — z Gdańska 17. V.
s/s Juno — z Gdyni 18. V. — z Gdańska 20. V.

Do Amsterdamu — (Amsterdam)

Ferdynand Prowe, Gdynia

s/s Amazone — z Gdyni 1. V.
s/s Nereus — z Gdyni 8. V.
s/s Theseus — z Gdyni 15. V.
s/s Hebe — z Gdyni 22. V.

Do Antwerpji (Antwerp)

„Żegluga Polska" S. A.

s/s Cieszyn — z Gdyni 2. V. — z Gdańska 5. V.
s/s Śląsk — z Gdyni 16. V. — z Gdańska 19. V.

Ferdynand Prowe, Gdynia

s/s Ibis — z Gdyni 1. V. — z Gdańska 3. V.
s/s Condor — z Gdyni 11. V. — z Gdańska 13. V.
s/s Ibis — z Gdyni 22. V. — z Gdańska 24. V.

Do Hamburga (Hamburg)

Ferdynand Prowe, Gdynia

s/s Olga — z Gdyni 2. V. — z Gdańska 6. V.
s/s Victor — z Gdyni 9. V. — z Gdańska 13. V.
s/s Alexandra — z Gdyni 16. V. — z Gdańska 20. V.
s/s Rudolf — z Gdyni 23. V. — z Gdańska 27. V.

Do Bremy (Bremen)

Ferdynand Prowe, Gdynia

s/s Najade — z Gdańska 6. V.
s/s Uranus — z Gdańska 13. V.
s/s Najade — z Gdańska 20. V.
s/s Uranus — z Gdańska 27. V.

Do Londynu (London)

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish-British Steamship Co. Ltd.)

s/s Warszawa lub substyt. — z Gdańska 10. V. — z Gdyni 11. V.
s/s Warszawa lub substyt. — z Gdańska 24. V. — z Gdyni 25. V.

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka

s/s Baltonia lub substyt. — z Gdańska 2. V. — z Gdyni 4. V.
s/s Baltonia lub substyt. — z Gdańska 16. V. — z Gdyni 18. V.

Do Hull

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish-British Steamship Co. Ltd.)

s/s Lwów — z Gdańska 3. V. — z Gdyni 4. V.
s/s Lublin — z Gdańska 10. V. — z Gdyni 11. V.
s/s Lwów — z Gdańska 17. V. — z Gdyni 18. V.

Do portów francuskich (French Ports) — Dunkierki (Dunkirk) — Le Havre — La Pallice — Bordeaux

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Tiber — z Gdyni 9. V.
s/s Skjöld — z Gdyni 22. V.

Do Stavanger — Bergen — Trondheim i zachodnio-norweskich portów

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Ursa — z Gdańska 6. V. — z Gdyni 8. V.

Do Oslo i wschodnio-norweskich portów (Oslo and East-Norway Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Akershus — z Gdańska 4. V. — z Gdyni 5. V.
s/s Akershus — z Gdańska 18. V. — z Gdyni 19. V.

Do Lubeki (Lübeck)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Ursa — z Gdańska — 6. V. — z Gdyni 8. V.

Do Kłajpedy (Memel)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Borgholm — z Gdyni 9. V.

Do Karlskrony (Carlskrona) — Kalmaru (Kalmar)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Borgholm — z Gdyni 9. V.

Do portów włoskich i sycylijskich (Italian and Sicilian Ports)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Dagmar — z Gdyni 8. V.

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Egholm — z Gdyni 6. V.
s/s Algarve — z Gdyni 18. V.
s/s Tomsk — z Gdyni 1. VI.

Do Malaga — Alicante — Carthagena — Valencia — Tarragona — Barcelona — Marseille — Genoa — Livorno — Neapol — Catania — Messina — Palermo

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Albania — z Gdańska 29. IV.

Do Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbony — Sevilli — Gibraltaru — Casablanca oraz innych hiszpańskich i marokańskich portów. (Pasajes — Bilbao — Oporto — Lisbon — Seville — Gibraltar — Casablanca — Spanish and Marocco Ports).

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Tanger — z Gdańska/Gdyni 12—13. V.

Do Algieru — Egiptu — Palestyny — Syrji — Turcji — Grecji — portów Morza Czarnego
(Alexandria, Piraeus, Istanbul, Beyrouth, Jaffa, Haifa, Izmir)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

m/s Erland — z Gdyni 4. V. — z Gdańska 6. V.
m/s Blaland — z Gdyni 23. V. — z Gdańska 25. V.
m/s Vikingland — z Gdyni 10. VI. — z Gdańska 12. VI.

Wyspy Kanaryjskie — Oran — Algier — Tunis
Canary Islands — Oran — Alger — Tunis

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Dagmar — z Gdyni 8. V.

Do Nowego Yorku (New York) — Filadelfji (Philadelphia)

American Scantic Line

s/s Scanyork — z Gdyni 8. V.
s/s Scanpenn — z Gdyni 30. V.

Do Nowego Yorku (New York) — Halifax

Linja Gdynia — Ameryka (PAM)

s/s Polonia — z Gdyni 2. V.
s/s Kościuszko — z Gdyni 12. V.

Do New Orleans — Galveston — Houston — Savannah

Bergenske Baltic Transports Ltd.

m/s Tortugas — z Gdyni 3. V.
m/s Vasaholm — z Gdyni 18. V.
m/s Blankaholm — z Gdyni 29. V.
m/s Toledo — z Gdyni 17. VI.

Do Rio de Janeiro — Santos — Buenos Aires

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Equator — z Gdańska w połowie maja (Middle of May)

ODJAZDY I PRZYJAZDY STATKÓW DO GDYNI I GDAŃSKA.

Homeward Sailings to Gdynia and Danzig — Schiffsankünfte in Gdynia und Danzig.

(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten.)

Nowy York (New York) — Gdynia

American Scantic Line

Sailings from New York Odjazdy z Nowego Yorku	Due to arrive at Gdynia Oczekiwane w Gdyni
s/s Scanpenn 6. V.	s/s Scanpenn 20. V.
s/s Scanstates 10. V.	s/s Scanstates 24. V.

Linja Gdynia—Ameryka (PAM)

Odjazdy z Nowego Yorku Sailings from New York	Oczekiwane w Gdyni Due to arrive at Gdynia
s/s Kościuszko — 22. IV.	s/s Kościuszko — 4. V.
s/s Polonia — 18. V.	s/s Polonia — 30. V.

Hamburg — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

Ferdynand Prowe, Gdynia

z Hamburga s/s Victor 6. V. — przyjazd do Gdyni 9. V.
z Hamburga s/s Alexandra 13. V. — przyjazd do Gdyni 16. V.
z Hamburga s/s Rudolf 20. V. — przyjazd do Gdyni 23. V.

Rotterdam — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

„Żegluga Polska" S. A. — P. A. M.

z Rotterdamu s/s Tczew — 5. V.
z Rotterdamu s/s Cieszyn — 13. V.

Ferdynand Prowe, Gdynia

z Rotterdamu s/s Ibis 25. IV. — przyjazd do Gdyni 1. V.
z Rotterdamu s/s Hector — 2. V. — przyjazd do Gdyni 8. V.
z Rotterdamu s/s Condor 6. V. — przyjazd do Gdyni 11. V.
z Rotterdamu s/s Leda 9. V. — przyjazd do Gdyni 15. V.
z Rotterdamu s/s Juno 13. V. — przyjazd do Gdyni 18. V.

Brema (Bremen) — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

Ferdynand Prowe, Gdynia

z Bremy s/s Uranus 4. V. — przyjazd do Gdyni 8. V.
z Bremy s/s Najade 11. V. — przyjazd do Gdyni 15. V.

Antwerpja (Antwerp) — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

„Żegluga Polska" S. A. — P. A. M.

z Antwerpji — s/s Cieszyn — 10. V.

Ferdynand Prowe, Gdynia

z Aontwerpji s/s Condor 4. V. — przyjazd do Gdyni 11. V.
z Antwerpji s/s Ibis 13. V. — przyjazd do Gdyni 22. V.

Londyn (London) — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.

z Londynu s/s Warszawa — 4. V. — przyjazd do Gdańska 7. V.
z Londynu s/s Warszawa — 18. V. przyjazd — do Gdańska 21. V.

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka

Oczekiwane w Gdańsku Expected at Danzig	Oczekiwane w Gdyni Expected at Gdynia
s/s Baltonia 1. V.	s/s Baltonia 2. V.
s/s Baltonia 15. V.	s/s Baltonia 16. V.

Hull — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish-British Steamship Co. Ltd.)

z Hull s/s Lublin 4. V. — przyjazd do Gdańska 7. V.
z Hull s/s Lwów 11. V. — przyjazd do Gdańska 14. V.

Zachodnia Norwegja (West Norway) — Gdynia

Bergenske Baltic Transports Ltd.

	Trondheim	Bergen	Haugesund	Gdynia
s/s Jaederen	9. V.	11. V.	12. V.	15. V.
s/s Ursa	23. V.	25. V.	26. V.	29. V.
s/s Jaederen	6. VI.	8. VI.	9. VI.	12. VI.

Bordeaux — La Pallice — Le Havre — Dunkierka — Gdańsk — Gdynia
Bordeaux — La Pallice — Le Havre — Dunkirk — Danzig — Gdynia

F. G. Reinhold Ltd.

z — from Bordeaux—La Pallice	z — from Havre — Dunkirk
s/s Skjold — około (about) 2/3. V.	s/s Skjöld — około (about) 8/10. V.
s/s Seine — około (about) 15/16. V.	s/s Seine — około (about) 20/22. V.

Portugalja (Portugal) — Kopenhaga (Copenhagen) — Gdynia

F. G. Reinhold Ltd.

	from Lisbon about	from Oporto about	at Gdynia about
s/s Algarve	7. V.	8. V.	16. V.

Sycylja — Gdynia — Gdańsk

Bergenske Baltic Transports Ltd.

	Catania	Messina	Palermo	Gdynia
s/s Scandinavia	—	22. IV.	24. IV.	ca 5. V.
s/s Iberia	4. V.	5. V.	6. V.	ca 21. V.

Hiszpanja — Gdynia — Gdańsk
Spain — Gdynia — Danzig

Bergenske Baltic Transports Ltd.

z Hiszpanji	Gandia	Valencia	Alicante	Cartagena	Malaga
s/s Catalonia	2. V.	3. V.	4. V.	5. V.	6. V.
s/s Bothnia	12. V.	13. V.	15. V.	16. V.	17. V.
s/s Canadia	19. V.	20. V.	22. V.	23. V.	24. V.

Porty lewantyńskie (Levant) — Gdynia

Bergenske Baltic Transports Ltd.

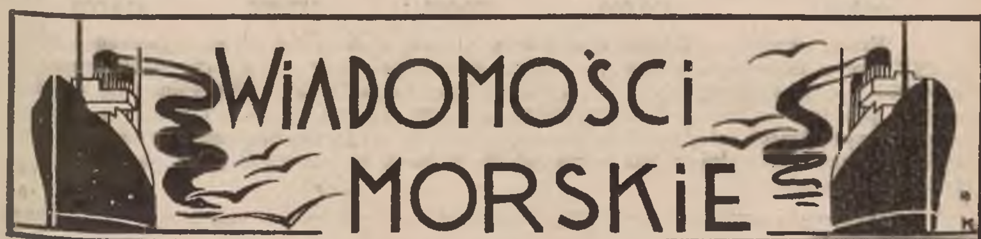
	Deryndje	Bourgas	Istanbul	Izmir	Pireus	Aleksandrja	Gdynia
m/s Gotland	10. V.	11. V.	12. V.	15. V.	—	27. V.	16. VI.
m/s Nordland	25. V.	—	26. V.	—	29. V.	11. VI,	30. VI.
m/s Erland	14. VI.	16. VI.	17. VI	20. VI.	22. VI.	—	10. VII.
m/s Blaland	26. VI.	—	27. VI.	—	—	1. VII.	25. VII.

Porty Golfu — Gdynia

Golf Ports (U S. A. Cotton and South Atlantic Ports) — Gdynia

Bergenske Baltic Transports Ltd.

	New Orleans	Galveston Hou ton	Savannah	Gdynia
m/s Blankaholm	22. IV.	29. IV.	—	29. V.
m/s Toledo	6. V.	13. V.	20. V.	17. VI.
m/s Tampa	20. V.	31. V.	—	26. VI.
m/s Stureholm	6. VI.	15. VI.	21. VI.	19. VII.
m/s Topeka	21. VI.	30. VI.	—	31. VII.
m/s Trolleholm	6. VII.	13. VII.	—	16. VIII.



DALSZE PRZEDŁUŻENIE CZASU WOLNEGO OD OPŁAT ZA SKŁADOWANIE W PORCIE SZCZECIŃSKIM.

„Hafenabgabentarif" portu szczecińskiego (punkt 1 b i 1 c § 12) przewiduje, że towary, przywiezione do portu szczecińskiego i złożone na nabrzeżu względnie w hangarach tranzytowych lub na placach portowych, a których dalsza ekspedycja nastąpić ma koleją lub okrętem, są wciągu pierwszych 72 godzin zwolnione od opłat za składowanie. Dnia 1 kwietnia br. opublikowano dodatek nr. 11 do „Hafenabgabentarif", w którym przedłużono czas bezpłatnego składowania lnu, konopi i pakuł z 72 godzin na 6 dni roboczych. Wskazuje to, jak wielkie ułatwienie czyni Zarząd portu dla powyższych towarów, odgrywających poważną rolę w obrotach towarowych Szczecina, dla których pragnie stworzyć jaknajbardziej dogodne warunki przeładunku.

RUCH OKRĘTOWY W PORCIE SZCZECIŃSKIM.

Ruch okrętowy w porcie szczecińskim przedstawiał się w marcu br. w porównaniu z lutym br. oraz z marcem lat 1932 i 1930, jak następuje:

	Przybyło		Odeszło	
	ilość okręt.	poj. w m³ NR	ilość okręt.	poj. w m³ NR
marzec 1933	322	402.136	286	384.636
luty 1933	171	247.425	175	264.679
marzec 1932	239	275.118	235	263.940
marzec 1930	457	588.364	418	514.921

W pierwszym kwartale br. ruch okrętowy uległ zwiększeniu w stosunku do analogicznego okresu r. 1932, lecz nie osiągnął jeszcze cyfr I kwartału r. 1930, jak tego dowodzą poniższe cyfry:

	Przybyło		Odeszło	
	ilość okręt.	poj. w m^3 NR	ilość okręt.	poj. w m^3 NR
I kwartał 1933	725	962.072	670	952.232
I kwartał 1932	603	785.101	582	761.813
I kwartał 1930	1.059	1.356.188	1.001	1.286.458

Kolejność bander na wejściu była następująca: Niemcy 244 okrętów, Danja 27, Holandja 18, Norwegja 11, Szwecja 10, Finlandja 2, Grecja 2, Rosja 2, Anglja 1, Austrja 1; Estonja 1, Łotwa 1, Włochy 1, W. M. Gdańsk 1.

Ogólny obrót towarowy w marcu i lutym br. oraz w marcu lat 1932 i 1930 ilustrują następujące dane:

	marzec 1933	luty 1933	marzec 1932	marzec 1930
	w tonach			
przywóz	202.000	116.000	123.000	230.000
wywóz	111.000	63.000	60.000	186.000
ogółem	313.000	179.000	183.000	416.000

Wzrost obrotów o 211.000 t. w I kwartale br. w stosunku do analogicznego okresu r. 1932 stoi w związku w pierwszym rzędzie ze zwiększeniem się importu węgla rurskiego o 95.000 t. oraz eksportu zboża w tym okresie czasu o 50.000 t. Ożywienie się obrotów zostało powitane w Szczecinie z radością, jednakże nie uważają tu wyników pracy portu w pierwszych trzech miesiącach br. za zapowiedź dalszego poprawienia się sytuacji, lecz tylko za objaw normalny o tyle rzucający się w oczy, że I kwartał r. ub. cechowała wyjątkowa depresja.

Przywóz i wywóz ważniejszych towarów przedstawiał się w miesiącu sprawozdawczym. jak następuje:

Przywóz	marzec 1933	luty 1933	marzec 1932	marzec 1930
	w tonach			
węgiel i koks	83.000	26.000	32.000	45.000
ruda	29.000	1.000	2.000	51.000
ziarno Soja	17.000	22.000	24.000	9.000
fosfaty	5.000	11.000	12.000	19.000
śledzie	1.000	—	2.000	4.000
żelazo	—	—	—	7.000
złom	—	—	—	3.000
Wywóz				
zboże	37.000	12.000	—	81.000
węgiel i koks	3.000	2.000	12.000	
papier	3.000	2.000	3.000	3.000
cukier	—	—	6.000	23.000
nawozy	—	—	—	1.000

W początku roku przywieziono i wywieziono następujące ilości ważniejszych towarów:

Przywóz	I kwartał 1933	I kwartał 1932	I kwartał 1930
węgiel i koks	163.000	70.000	94.000
ziarno Soja	54.000	55.000	43.000
ruda	31.000	31.000	75.000
fosfaty	25.000	26.000	32.000
śledzie	3.000	6.000	12.000
złom	—	—	11.000
Wywóz			
zboże	62.000	12.000	157.000
węgiel koks i brykiety	10.000	17.000	2.000
papier	7.000	9.000	9.000
cukier	—	8.000	53.000

OBROTY PORTÓW EUROPEJSKICH W R. 1932.

Poniżej podajemy obroty towarowe oraz ruch statków w niektórych portach europejskich, w roku ubiegłym:

Obroty towarowe w roku 1932
(w tonach)

	Ogólne	Import	Eksport
Szczecin	3.287.000	2.239.000	1.048.000
Stockholm	8.968.000	—	—
Hamburg	19.800.000	12.900.000	6.900.000
Bordeaux	4.054.207	3.320.644	733.563
Brema	4.894.000	2.961.000	1.933.000
Amsterdam	4.734.000	3.491.000	1.243.000
Rotterdam	20.107.000	12.171.000	7.936.000
Antwerpja	15.916.000	9.363.000	6.553000

Ruch statków w roku 1932

	Na wejściu		Na wyjściu	
	s/s—s/s	n. r. t.	s/s—s/s	n. r. t.
Kopenhaga	22.740	6.343.832	—	—
Brema	6.506	7.740.000	6.541	7.640.000
Hamburg	18.600	18.300.000	20.400	18.100.000
Bordeaux	5.145	8.194.942	(na wejściu i wyjściu)	
Gandawa	2.117	2.139.641	—	—
Tallinn	1.242	734.018	1.265	736.264
Stockholm	2.743	3.533.088	2.747	2.451.580
Göteborg	4.004	3.374.093	4.163	3.597.277
Malmö	6.259	2.195.874	6.224	3.288.927

OBROTY PORTÓW DALEKIEGO WSCHODU.

Obroty towarowe portu Dairen w r. 1932 wyniosły 12.495.000 ton i były wyższe od obrotów w r. 1931 o 1.000.000 ton. Obroty importowo-eksportowe Szanghaju spadły w r. 1932 o 40% w porównaniu z r. 1931, jak na to wskazuje statystyka wartościowa obrotów, która przedstawia się następująco:

(w tysiącach taeli)

	1932 r	1931 r.
Eksport	157.000	237.500
Import	500.300	833.600

STAWKI FRACHTOWE W ANGLJI.

Według danych Angielskiej Izby Morskiej (Chamber of Shipping) wskaźnik liczbowy frachtów w marcu br. wynosił 17,74, tj. o 4,42% niższy niż w lutym br., a 13,7% niższy niż w marcu ub. r. Jeżeli przyjmiemy za rok 1913 stawkę = 100, to w miesiącu sprawozdawczym wskaźnik wynosił 75,81, nie biorąc jednak pod uwagę spadku standartu złotowego.

NIEMIECKIE KREDYTY DLA FLOTY HANDLOWEJ

W marcu br. rząd niemiecki udzielił swego zabezpieczenia na kredyt przeznaczony dla floty handlowej i to w wysokości 80.000.000 RM. W ubiegłym zaś tygodniu rząd podwyższył tą gwarancję o dalsze 45.000.000 RM. (£ ster. 3.103.448). Kredyty te otrzymały głównie towarzystwa okrętowe „Hamburg-Amerika-Linie" (10.000.000 RM.) i Norddeutscher Lloyd" (15.000.000 RM.).

SUBWENCJE PAŃSTWOWE DLA FLOTY JAPOŃSKIEJ.

W ubiegłym tygodniu rząd japoński postanowił udzielić subwencji w wysokości 11.000.000 yen dla budowy statków o ogólnej pojemności 200.000 ton, oraz na demontaż około 400.000 ton starych statków. Plan ten ma być wykonany w ciągu dwóch najbliższych lat. Obecnie już rozpoczęto budowę 10 statków o pojemności 73.000 ton, a które będą mogły rozwinąć szybkość od 16—18 węzłów. Na tę budowę rząd przeznaczył 3.850.000 yen. Przystąpiono również do demontażu 36 statków o pojemności 135.000 ton.

STRAJK W FIŃSKIEJ MARYNARCE HANDLOWEJ.

Dnia 22 bm. wszystkie organizacje zawodowe marynarzy fińskich ogłosiły strajk. Armatorzy fińscy nie przywiązują zbyt wielkiej wagi do tego strajku, licząc się z tem, że strajkujących marynarzy będzie można z łatwością zastąpić bezrobotnymi.

RUCH STATKÓW W KOPENHADZE

W miesiącu marcu br. zawinęło do portu kopenhaskiego 1.632 statki o pojemności 498.600 T. R., podczas gdy w lutym br. zawinęło 1.310 statków o pojemności 447.708 T. R.

Kolejność bander była następująca: Danja 1.168 statków, Szwecja 260, Niemcy 107, Ameryka 6, Finlandja 20, Norwegja 12, Holandja 35, Anglja 14, Łotwa 4, Islandja 2, Estonja 3, Francja 1.

RUCH STATKÓW W TALLINNIE.

W miesiącu marcu br. zawinęło do portu tallinskiego 41 statków o pojemności 30.326 N. R. T., wtem było załadowanych 28 statków o pojemności 20.618 N. R. T., a 13 o pojemności 9.708 N. R. T. w balaście.

Opuściło port 36 statków o pojemności 24.218 N. R. T., w tem było załadowanych 33 statki o pojemności 23.240 N. R. T., reszta zaś było w balaście.

RUCH PASAŻERSKI PRZEZ HAMBURG I BREMĘ W 1932 R.

W roku ubiegłym ruch pasażerski w bardzo poważnym stopniu zmniejszył się i tak np. w 1932 r. wyemigrowało przez Hamburg i Bremę 10.325 obywateli niemieckich, tj. o 24% mniej niż w roku poprzed-

nim, a 82% mniej niż w 1928 roku. Cały ruch pasażerski w 1932 r. wynosił na wyjściu 84.656 osób, tj. o 13% mniej niż w 1931 roku.

W roku 1930 przejechało przez porty hamburski i bremeński 163.811 pasażerów, a w 1929 r. — 173.603. Przez wszystkie porty niemieckie przejechało w 1932 r. 191.300 osób, tj. o 44% mniej niż w 1913 r.

RUCH PASAŻERSKI W HAMBURGU W MARCU BR.

W marcu br. przez port hamburski wyjechało 2.419 osób, w tem 626 emigrantów, podczas gdy w marcu ub. roku 2.382 osoby, w tem 274 emigrantów. Przybyły do portu hamburskiego drogą morską 2.593 osoby, podczas gdy w tym samym miesiącu ub. r. przybyło 2.733 pasażerów.

RUCH STATKóW W BREMIE.

W miesiącu marcu br. zawinęło do portu bremeńskiego 606 statków o pojemności 603.089 ton netto, tj. o 123 statki o pojemności 72.924 ton netto wzgl. 0,14% więcej niż w lutym br. W porównaniu z marcem ub. r., ruch zmniejszył się o 177 statków o pojemności 33.799 ton netto.

W pierwszym kwartale br. odwiedziło port bremeński 1.338 statków o pojemności 1.728.372 ton netto, podczas gdy wtym samym okresie ubiegłego roku ruchten wynosił 1.253 statki o pojemności 1.863.735 ton netto, a zatem tonaż zmniejszył się o 135.363, tj. 7%, ilość statków zmniejszyła się o 305 statków tj. 24%.

OBROTY TOWAROWE W PORTACH WEZERY.

W marcu br. obroty towarowe w pięciu portach Wezery wynosiły 419.700 ton, tj. o 7.400 ton wzgl. 2% więcej niż w lutym br. W porównaniu z marcem ub. r. obroty towarowe wykazują zniżkę o 43.700 ton, czyli 12%. Z tego przypada na import 26.700 ton, na eksport 17.000 ton. W ciągu pierwszego kwartału br. obroty towarowe wynosiły 1.244.300 ton, podczas gdy w tym samym okresie ub. r. obroty te wynosiły 1.129.700 ton; oznacza to zwyżkę o około 10%.

OBROTY TOWAROWE PORTU AMSTERDAMSKIEGO.

W miesiącu marcu br. zawinęło do portu amsterdamskiego 273 statków, podczas gdy w marcu ub. r. przybyło 287 statków. Z drobnicą przyszło 140 statków, z drzewem 13, z węglem i koksem 17, z siemieniem lnianem i kukurydzą 11, z różnymi towarami 32, w balaście 30. Opuściło zaś port 279 statków, wtem było z drobnicą 138, z fosforytem 9, z różnymi towarami 26, w balaście 63.

Kolejność bander była następująca: Holandja 139 statków, Anglja 53. Niemcy 41, Szwecja 12, Norwegja 10, Grecja 3, Polska 2, Włochy 4, Belgja 2, Rosja 2, Ameryka, Estonja, Rosja, Pannama i Litwa po jednym statku.

WIADOMOŚCI CELNE, EKSPORTOWE I IMPORTOWE

ULGI CELNE.

W Dz. U. R. P. Nr. 22 ogłoszone zostały następujące ulgowe stawki celne, udzielane za pozwoleniem Ministerstwa Skarbu, na następujące towary (w nawiasach cło ulgowe w % cła normalnego): orzechy włoskie (46,51), juchty czernione (65,38), juchty niebarwione (53,85), skóry wierzchnie miękkie, kozie, koźlęce i baranie wszelkiej wyprawy niebarwione i barwione, jako to: chevreaux, chevretty; zamsze ,— oprócz osobno wymienionych (50), skóry na rękawiczki glansowane i zamszowe (50), skóry futrzane wyprawione i barwione: króliki, zające, koty (50), kiszki wszelkie (30), opony samochodowe dęte (30), atropina (50), acet-anilid (antifebrina) (70), gwajakol, węglany i sulfopochodne gwajakolu, sole kwasu glicerynofosforowego (70), kwas octowo-salicylowy (aspiryna), salicylan fenylowy (salol) (70), fenacetyna, białkan taniny, salicylan metylowy (70), pepsyna i pepton (70), santonina (70), przędza na szpulkach drewnianych, nitkowana z dwóch lub więcej nici pojedńczych numerów (łącznie z wagą szpulek): a) do nr. 38 (numeracji angielskiej) (84,62), b) od nr. 38—60 (numeracji angielskiej) (84,62); c) od nr. 60 do 80 (numeracji angielskiej (84,62); przędza wszelka, nitkowana z dwóch lub więcej nici pojedyńczych numerów (oprócz wym. w p. 5) do nr. 38 (numeracji angielskiej) (84,62); wyłącznie bielona, merceryzowana i barwiona (84,62).

Rozporządzenie niniejsze weszło w życie w dniu 3 bm. i obowiązuje do odwołania.

W SPRAWIE WYWOZU KOMPENSACYJNEGO.

Izba Przemysłowo-Handlowa podaje do wiadomości, że Ministerstwo Przemysłu i Handlu zarządzeniem z dnia 11 kwietnia br. Nr. HZ XXXII—1/1043 uznało za kompensacyjny wywóz od dnia 15 kwietnia br. następujące towary:

1) deszczułki i tafle posadzkowe z drzewa
   kierunek wywozu przez porty polskiego obszaru celnego,
2) drewno tarte przynajmniej z dwóch stron, heblowane, fugowane, szpuntowane, rowkowane, dłótowane, wcinane, falcowane, świdrowane
   tylko do krajów zamorskich pozaeuropejskich przez porty polskiego obszaru celnego.

Zaświadczenia o kompensacyjnym wywozie towarów wydaje Izba w godzinach urzędowych od 8—15-ej (w soboty do 13-tej). Firmy, ubiegające się o zaświadczenia, muszą podać: urząd celny przez jaki towar będzie przechodził (Gdynię względnie Gdańsk), do jakiego kraju towar jest przeznaczony, cechy i numery opakowania, rodzaj opakowania, ilość sztuk, wagę brutto i netto oraz wartość towaru loco granica polska w złotych polskich.

ŚWIADECTWA POCHODZENIA NA TOWARY WYSYŁANE DO ANGLJI

Ministerstwo Przemysłu i Handlu komunikuje, iż na towary, nadane do Anglji po dniu 1 maja br. wymagane będą w Anglji konsularne świadectwa pochodzenia. Rozporządzenie to dotyczyć ma następujących artykułów: masło, drób, dziczyzna, oleje naftowe, drzewo półobrobione, dykty i wyroby drzewne budowlane.

OBNIŻENIE OPŁAT ZA ŚWIADECTWA ZDROWOTNOŚCI ZIEMNIAKÓW.

Ministerstwo Rolnictwa i Reform Rolnych wydało zalecenie wszystkim Izbom Rolniczym jak i Stacjom Ochrony Roślin, aby opłaty za świadectwa zdrowotności ziemniaków obniżyły do następującego poziomu:

1. a) za wykupienie świadectwa zdrowia i pochodzenia ziemniamiaków — 1 zł, duplikatu świadectwa — 50 gr.,
   b) za zamknięcie plombą wagonu — 50 gr,
   c) za zamknięcie plombą jednostki opakowania — 10 gr od plomby, o ile przesyłka zawiera do 20 jednostek i — 5 gr, o ile liczba jednostek opakowania przekracza 20.
2. a) zwrot kosztów przejazdu koleją III kl.,
   b) zwrot kosztów przejazdu autobusami i furmankami,
   c) djety w wysokości nie przekraczającej 12 zł dziennie.

Poza powyższemi jakiekolwiek dodatkowe opłaty nie powinny być pobierane.

W SPRAWIE WYWOZU ZIEMNIAKÓW DO ZAGŁĘBIA SAARY

W uzupełnieniu naszej notatki w nr. 10 Biuletynu wyjaśniamy, że Komisja Rządowa Zagłębia Saary nie ustaliła ilościowego przywozu sadzonek pochodzenia polskiego, do których ma być stosowany zwrot połowy cła, natomiast wymaga, aby ziemniaki te były uznanemi sadzonkami, zaopatrzonemi w zaświadczenia stacyj nasiennych.

Przy okazji zaznaczamy, że Konsulat R. P. w Strasburgu powiadomił o powyższem większe firmy importowe na terenie Zagłębia Saary, które utrzymują od dłuższego czasu stosunki z rynkiem polskim. Zwrot cła otrzymują tamtejsi importerzy.

POZWOLENIA PRZYWOZU I OPŁATY NA DRZEWO W CZECHOSŁOWACJI.

W związku z ogłoszeniem nowej listy dewizowej opublikowane zostało w czeskosłowackim Dz. Urz. z dnia 16. bm. obwieszczenie Ministra Przemysłu i Handlu o włączeniu drzewa z poz. 133 i 134 ex a. do systemu pozwoleniowego i ustalenia następujących opłat za pozwolenie przywozu (za 10.000 kg) poz. 133 drzewo opałowe, itd. 300 Kc. ex 134 ex a kopalniaki — 300 Kc, drzewo celulozowe (z wyjątkiem topolowego i osikowego i obrzynków tartacznych do 1,20 m) — 300 Kc. okrąglaki bukowe, świerkowe, jodłowe wszelkich wymiarów — 300 Kc, drzewo miękkie na beczki — 400 Kc, drzewo budowlane i użytkowe, przyciosane, twarde i miękkie 400 Kc., progi kolejowe miękkie

i twarde 400 Kc, drzewo bukowe cięte 500 Kc, drzewo świerkowe, jodłowe, sosnowe, modrzewiowe cięte 500 Kc, drzewo impregnowane podlega specjalnej opłacie dodatkowej 600 Kc. Zwolniony został import ex 134 a drzewa ciętego topolowego, osikowego, olszowego i lipowego.

Wobec tego, że import drzewa z poz. 133 i 134 nie podlega cłu, przeto prowadzone powyższe opłaty za pozwolenie przywozu uważać można za zamaskowane cło. Poniżej podaję stosunek między średnią ceną importową drzewa w r. 1931 a wprowadzoną opłatą za 1 q.

	cena	opłata
drzewo opałowe	8,73 Kc.	3.— Kc.
kopalniaki	23,33 „	3.— „
drzewo celulozowe	18,23 „	3.— „
okrąglaki bukowe	20,40 „	3,— „
okrąglaki iglaste	22,73 „	3,— „
twarde drzewo iglaste	337,— „	4.— „
miękkie drzewo	116.— „	4.— „
progi twarde	43,10 „	4.— „
progi miękkie	48,63 „	4.— „
drzewo cięte bukowe	54.— „	5,— „
drzewo cięte iglaste	59.— „	5,— „

Według cen importowych z r. 1931 opłata równa się 1/7 do 1/12 ceny. Jedynie przy drzewie użytkowem stosunek ten wynosi 0,8% do 4%. Po uwzględnieniu spadku cen drzewa w r. 1932 stosunek opłaty do ceny będzie dużo gorszy.

W SPRAWIE WARUNKOWEJ ODPRAWY CELNEJ NEGATYWÓW FILMOWYCH.

Ministerstwo Skarbu podaje do wiadomości, że zasada warunkowej odprawy celnej przywozowej, przewidziana w art. 12, p I-lit. „g" rozporządzenia o taryfie celnej (Dz. U. R. P. nr. 137, poz. 1145 z 1932 r.) nie będzie stosowana do negatywów filmowych, w wypadkach sprowadzenia tych negatywów z zagranicy do przejściowego użytku, a to celem zrobienia z nich kopij w kraju i następnie wyświetlania ich tu dla eksploatacji zarobkowej. Negatywy te odtąd podlegać będą ostatecznemu ocleniu na ogólnych zasadach.

ZMIANY CELNE ZAGRANICĄ W MARCU 1933 R.

ALBANJA. Przedłożony został Izbie do zatwierdzenia projekt zmiany taryfy celnej albańskiej wprowadzającej zarówno zwyżki jak i zniżki cła. Zwyżkami mają być objęte następujące towary: alkohol, margaryna, obuwie skórzane, filc, sukno, płótno, trykotaże i t. p., natomiast obniżka cła ma dotyczyć terpentyny, wszelkiej przędzy wełnianej i bawełnianej, parafiny, cerezyny, stearyny i kalafonjum.

AUSTRJA. Urzędy celne upoważnione zostały do udzielania bez zastrzeżeń pozwoleń na import przędzy bawełnianej, podpadającej pod poz. 137 e, f, g., taryfy celnej austrjackiej.

Dekretem z dnia 25 marca 1933 r. ogłoszona została nowa lista towarów zakazanych do przywozu, obejmująca następujące towary: figi, winogrona suszone, migdały, orzechy włoskie i laskowe, sałatę, miód naturalny i sztuczny, pęcherze i jelita, świeże, solone i suszone, oleje jadalne, oleje techniczne, piryty, smoły specjalnie niewymienione, ropa surowa, ropa destylowana i rafinowana, oleje smolne z węgla brunatnego i łupku, asfalt, parafina, futra, drewno budowlane i użytkowe, li-

ściaste z wyjątkiem czerwonego buku, rżnięte na długość, cięte, rąbane więcej nieobrobione.

W związku z rewizją oficjalnego kursu parytetowego szylinga, Austrjacki Bank Narodowy przystąpił do waloryzacji celnej, ustanawiając rozporządzeniem z dnia 30 marca 1932, że 1 korona zł = 1,80 szyl. (dotychczas 1.40). Zarządzenie to równa się ogólnej zwyżce ceł o 25%. Jednocześnie z powyższem wprowadzono zniżkę cła na kawę, masło kakaowe dod. cło na żyto z 4 na 2 kor. zł. i pszenicę z 5 na 2,30, tak, że wprowadzoną zwyżkę stosuje się w stosunku do tych towarów tylko w taryfie maksymalnej.

ARGENTYNA. Na mocy rozporządzenia z dnia 13 lutego 1933 r. powołana została specjalna Komisja, w której skład wchodzi 6 podkomisyj, do studjowania handlu zagranicznego i zawarcia traktatów opartych na klauzuli największego uprzywilejownia z Anglją, Włochami, Hiszpanją i Chile.

BRAZYLJA. Prace przygotowawcze, mające na celu reformę brazylijskiej taryfy celnej posunęły się znacznie naprzód. Zniesione swego czasu cło na miedź zostało wprowadzone z powrotem i obowiązuje wstecz.

BRYTYJSKIE POSIADŁOŚCI — GIBRALTAR. Z mocą obowiązującą od 1 marca 1933 r. podwyższone zostały cła na napoje słodowe, wódki, wina, tytoń, cygara i papierosy.

CEJLON. Dekretem z dnia 1 lutego 1933 r. przyznane zostały preferencje celne dla towarów brytyjskich, wyrażające się podniesieniem cła na około 100 pozycyj taryfy celnej cejlońskiej na towary pochodzące z innych państw.

HONGKONG. Z dniem 16 lutego 1933 r. wprowadzone zostały znaczne zwyżki cła na tytoń, papierosy i tabakę.

BUŁGARJA. Podwyższona została taksa wartościowa od surowców wolnych od cła, które opłacały podatek miejski, a mianowicie: 40% ad valorem opłacają następujące towary: aceton, benzyna, esencje, olejki eteryczne, nafta, przędza wełniana powyżej Nr. 64, farbowana, przędza bawełniana, merceryzowana, przędza z jedwabiu naturalnego: 35% — cynk, aluminjum, mosiądz, celuloza, przędza wełniana powyżej Nr. 64 niefarbowana: 30% — konopie, odpadki konopne, nici bawełniane, olej lniany, materjały płócienne, jedwabne, bawełniane i wełniane, przędza wełniana farbowana od Nr. 44 do 64, przędza bawełniana niemerceryzowana od Nr. 20 do 24 włącznie; 25% — lakier, oleje ciężkie mineralne, krochmal, przędza wełniana niefarbowana od Nr. 44 do 64, przędza konopna, odpadki wełniane i bawełniane; 15% — benzol, śruby, wszelkie ekstrakty, służące do celów garbarskich, oleje roślinne, łój zwierzęcy, belki i bale żelazne, noże stalowe i żelazne; 10% — amonjak, asfalt, wełna surowa, surowe skóry wszelkiego rodzaju, medykamenty; 20% płacą wszelkie inne towary niewymienione. Jednocześnie z powyższem projektowane są zniżki cła na naftę z 12 lew. na 1 lew. od 100 kg, olej gazowy z 2 na 0.20 i kwas siarczany z 20 na 5 lew. od 100 kg.

CHILE. Z dniem 10 marca 1933 r. podwyższone zostały cła o 50%. Obok tej podwyżki wprowadzono dodatkowe cło wyrównawcze, które w chwili obecnej wynosi 101,36%. W ten sposób w przyszłości towary importowane do Chile będą opłacały trzy razy większe cło niż podane w taryfie. Podwyżka ta ma obowiązywać tylko do końca bieżącego roku, pozatem nie są nią dotknięte te towary, które na mocy dodatkowego traktatu z Francją będą wprowadzone do Chile, jednakże z tem ograniczeniem, że zwyżki te nie będą stosowane do państw mających z Chile traktat o klauzuli największego uprzywilejowania.

Ponownie zostało z dn. 16 marca 1933 r. wprowadzone cło wywozowe na saletrę.

CZECHOSŁOWACJA. Cła dodatkowe na niektóre rodzaje zbóż pozostały bez zmiany, jedynie cło dodatkowe na mąkę i wyroby młynarskie podwyższone zostało z dniem 10 marca 1933 r. z 74 na 75 Kc.

DANJA. Zawarty został traktat handlowy z Litwą, oparty na zasadzie kompensacji, przyczem w zamian za import koni do Danji o wartości 600.000 kor., Litwa otrzymuje cement tej samej wartości.

EGIPT. Projektowana jest zwyżka cła na medykamenty. Założone zostało egipsko-węgierskie towarzystwo, mające na celu popieranie handlu zamiennego egipskiej bawełny na węgierskie maszyny rolnicze.

ESTONJA. Wydana została nowa lista towarów podlegających monopolowi przywozu, będąca powtórzeniem i uzupełnieniem listy ogłoszonej w listopadzie 1931 r. Obejmuje ona około 50 pozycyj, przyczem część towarów została wykreślona lub zastąpiona innemi towarami.

Prowadzone są rokowania z Francją, Szwecja i Danją, dotyczące rewizji traktatów i zawarcia układów kompensacyjnych.

FINLANDJA. Na mocy dodatkowej umowy zawartej z Francją, weszły w życie z dn. 15 marca zniżone stawki celne na wody mineralne, dywany niewiązane 65 Fm. (pop. 87), materjały wełniane, plusz, tkaniny z jedwabiu naturalnego i sztucznego, pasmanterje, koronki, firanki, odzież, skórę lakierowaną, obuwie skórzane, mydło, perfumerję i kosmetykę itp.

FRANCJA. Projektowana jest zmiana cła na smołę ziemną, asfalt i tłuszcze, służące do celów garbowania, zwyżka cła na owies oraz skontyngentowanie importu kukurydzy.

Dekretem z dnia 7 marca 1933 r. obniżone zostało cło konwencyjne na stożki kapeluszowe ze sztucznego jedwabiu (poz. 627 bis. franc. tar. celnej) z 30 na 15% ad valorem. Na mocy rozporządzenia z dnia 8 marca 1933 r. w dwa miesiące od daty ogłoszenia, t. j. od dnia 8 maja obowiązywać będzie przymus znakowania krajem pochodzenia wszelkiego obuwia importowanego do Francji. Jednocześnie wprowadzony został taki sam przymus znakowania odnośnie naczyń porcel., wyrobów dzianych i odzieży damskiej. Wyczerpane zostały kontyngenty na żelazo i stal walcowane, maszyny do obróbki narzędzi, części maszynowe, obuwie, aparaty i instrumenty fizyczne, sierpy i kosy, ryby morskie, masło.

Z mocą obowiązującą od 20 marca 1933 r. podwyższone zostało cło na kapelusze słomiane (poz. 612 tar. celnej franc.).

Wprowadzone zostało z powrotem dodatkowe cło w wysokości 30 fr. na słód niemieckiego pochodzenia.

Cały szereg zmian celnych przedłożono parlamentowi do zatwierdzenia, z których część została już zatwierdzona, m. in. projektowana jest zwyżka cła na obuwie drewniane, kawę, groch, kwas winny, jodynę, nasiona i owoce oleiste.

Podzielone zostały kontyngenty na kwartał II 1933 r., przyczem Polska otrzymała następujący przydział: konie 600 szt., barany 1300 szt., świnie dla Saary 1200 q., mięso baranie 1170 q., jęczmień 50.200 q., klej 36 q., konfekcja damska 1973 kg.

FRANCUSKIE POSIADŁOŚCI — INDOCHINY. Na mocy dekretu z dnia 28 lutego 1933 r. podniesione zostało cło na aparaty elektryczne. Jednocześnie dekretem z dnia 7 marca 1933 r. skontyngentowany został import przędzy bawełnianej, tkanin bawełnianych, kołder, wyrobów dzianych, odzieży, pasmanteryj i towarów bawełnianych oddzielnie niewymienionych i podniesiono taksę importową z 2 na 3 i 5% ad valorem na cały szereg towarów.

MADAGASKAR. Przyjęty został projekt wprowadzenia taryfy celnej francuskiej na cały szereg towarów.

GRECJA. Na mocy rozporządzenia ministra finansów ustanowiona została nowa opłata składowa: przyczem od towarów złożonych na składach przed 25 kwietnia 1933 r. wynosi ona 6%, natomiast od złożonych po 26 kwietniu 9% ad valorem.

Z dniem 20 lutego weszły w życie nowe cła na papier do wyrobu papy dachowej i papę dachową w wysokości 20% w taryfie maksymalnej i 12 drachm met. za 100 kg w taryfie minimalnej.

HISZPANJA. Zniesiony został wprowadzony dekretem z dnia 3 grudnia 1932 r. zakaz importu papieru gazetowego.

W związku z zawarciem międzynarodowych traktatów handlowych, wyłoniła się potrzeba generalnej rewizji taryfy celnej hiszpańskiej. Minister Finansów przedłożył do zatwierdzenia projekt zmiany taryfy. Dodatkowa opłata przy pobieraniu ceł w walucie srebrnej lub papierowej ustanowiona została w trzeciej dekadzie marca na 131,02% (poprzednio 133%).

HOLANDJA. Dekretem rządu z dnia 31 marca 1933 r. przedłużone zostało skontyngentowanie importu obuwia o dalsze pół roku, t. j. do dnia 10 października 1933 roku.

INDJE BRYTYJSKIE. Zainteresowane koła fabrykantów wyrobów dzianych, zwróciły się do rządu z projektem zwyżki cła na bawełnę zagraniczną, barwniki, chemikalja, przędzę wełnianą, guziki.

INDJE HOLENDERSKIE. Na skutek zalewu rynków lokalnych cementem japońskim, projektowane jest skontyngentowanie importu i zwyżka cła na cement.

LITWA. Jako rezultat ciężkiego położenia przemysłu litewskiego, wydany został dekret Komisji Licencyjnej ograniczający import węgla do 30%, przędzy wełnianej do 25% i cementu do 20%.

ŁOTWA. Wydane zostały nowe przepisy, ustanawiające maksymalną cenę brutto przy sprzedaży hurtowej sieci i przędzy do wyrobu sieci nie przekraczającą 10% ceny lokalnej, a przy sprzedaży detalicznej 9%.

NORWEGJA. Z mocą obowiązującą od 11 marca 1933 r. podniesiona została dodatkowa opłata od cukru z 0,322 kor. na 0,42, kawy — z 0,483 na 0,683 kor., herbaty z 1,80 kor. na 2,70 kor. od 1 kg. Projektowana jest zwyżka cła na wózki dziecięce.

PALESTYNA. Rząd palestyński ogłosił w dniu 27 lutego 1933 r., rozporządzenie, na mocy którego niskie cła obowiązujące przed wprowadzeniem zmiany w grudniu 1932 r. na pszenicę, żyto i mąkę pszenną, żytnią, przedłużone zostają do 31 maja 1933 r., wobec czego ogłoszone w dniu 16 grudnia 1932 zwyżki cła, nie będą miały zastosowania do wyżej wymienionych produktów.

Dekretem Nr. 6 of 1933 podwyższone zostały cła na piwo, maszyny do szycia i do pisania.

PANAMA. Podwyższone zostało cło na tytoń prasowany z 0,50 na 0,75, papierosy z 0,50 na 1,65 i zapałki z 15% ad valorem na 0,25 od 1 kg.

PERSJA. Rada Ministrów wydała dekret podwyższający kontyngenty na rok bieżący o 29.900.000 rialsów. Podwyżką tą objęty został import wozów ciężarowych, tkanin bawełnianych, papieru, tektury i wyrobów galanteryjnych.

PERU. Wprowadzony został nowy podatek w wysokości 10 centavos od sztuki od importu wody kolońskiej, perfum, mydeł toaletowych i kosmetyków.

RUMUNJA. Ministerstwo Przemysłu i Handlu ustaliło kwoty kontyngentowe na okres czasu marzec — czerwiec. Pozwolenia udzielane będą każdemu importerowi poszczególnie. Na skutek tych zarządzeń wymagane są świadectwa pochodzenia dla towarów pochodzących z tych krajów, z których import towarów jest dozwolony.

SJAM. Na mocy dekretu z 4 marca 1933 r. podwyższone zostało cło na piwo z 30 na 33⅓% ad valorem i na towary w taryfie celnej oddzielnie nie wymienione z 20 na 25% wody kolońskie, spirytus skażony, benzynę, świece, zapałki, herbatę, papierosy i tytoń.

STANY ZJEDNOCZONE. Przedłożony został Komisji Taryfowej do rozpatrzenia projekt zwyżki cła na wyroby gliniane i porcelanowe.

SZWAJCARJA. Z dniem 1 kwietnia 1933 r. weszła w życie zwyżka cła na radjoaparaty, wynosząca obecnie 200 fr. za 100 kg (poprzednio 60 fr.) i jednocześnie zmniejszony został kontyngent na te towary do wysokości 800 q. rocznie. Uregulowany został przez Radę Związkową wwóz zboża i paszy w ten sposób że import pszenicy, owsa, jęczmienia, innych zbóż, kukurydzy, mąki kukurydzowej, krwi zwierzęcej płynnej lub sproszkowanej, nasion oleistych, makuchów, wytłoków, otrąb, mączki pastewnej i wszelkich odpadków powstałych z przemiału, dozwolony jest tylko za uzyskaniem pozwolenia powstałej w Bernie organizacji, w której rękach scentralizowany został import tych artykułów.

Od dnia 27 marca wprowadzona została nowa taryfikacja celna na szereg towarów, co zasadniczo równa się ogólnej zwyżce cła. Z towarów objętych nową taryfikacją wymienić należy: listwy do ram, mebli, tapet, szczotki druciane, lampy, szkło taflowe, ług dwusiarczanu sodowego.

SZWECJA. Na mocy zawartego w dniu 13 marca 1933 r. traktatu handlowego z Francją, obniżone zostały stawki celne na niektóre towary, m. in. na: 24 ser deserowy 20 kor. (poprzednio 20+30 dotychczasowe cło), świeże jarzyny, ocet 50 (pop. 100), terpentynę 3 (5), kosmetykę 200 (100+400), wody kolońskie i perfumy, tkaniny gumowe 175 (200) i t. p. Z dniem 22 marca weszły w życie nowe zwyżki cła obejmujące około 30 poz. tar. celnej szwedzkiej na mydło do prania 15 kor. (pop. 10), odzież wełnianą poz. 605, parasole i parasolki (poz. specjalnie niewymienione, meble, sprzęty domowe, żelazne, poz. 736 futerały, pudełka i torebki, nesesery i t. p., maszyny do obróbki drewna, maszyny rolnicze i t. p. Projektowane są dalsze zwyżki cła na cały szereg towarów.

SYRJA I W. LIBAN. Zniesione zostały z dniem 14 marca 1933 r. ulgi celne na maszyny sprowadzane dla potrzeb przemysłu tytoniowego i szewckiego.

TURCJA. Ogłoszona została lista kontyngentów importowych na miesiące kwiecień, maj, czerwiec, lipiec, sierpień i wrzesień.

Wprowadzenie systemu ustalania listy na 6 miesięcy zgóry jest wielce korzystne dla importerów krajowych,, gdyż daje im możność przeprowadzania kalkulacji na dłuższy okres czasu. W przeciwieństwie do poprzednich dekretów kontyngentowych nowy dekret ustanawia zamiast poprzednich list A i D, łączną listę A

dla towarów, które mogą być importowane w. dowolnej ilości: Lista ta jest dość obszerna i zawiera zarówno przedmioty pierwszej potrzeby, jak i surowce, półfabrykaty i artykuły niezbędne dla przemysłu krajowego. Wprowadzona poprzednim dekretem lista M, dotycząca towarów, których import został w odpowiedniej proporcji podzielony pomiędzy różne kraje, została obecnym dekretem znacznie rozszerzona, gdyż obejmuje 14 pozycyj. Polsce zostały przyznane następujące kontyngenty: materjały wełniane o wadze od 201—600 gr. na m² — 230 kg, materjały dziane bawełniane barwione — 200 kg, butelki 620 kg, rury żelazne i podwozia — 290 kg, wyroby porcelanowe kuchenne i stołowe — 1180 kg.

WĘGRY. Ogłoszona została nowa lista towarów objętych reglamentacją przywozu. Reglamentacja ta odnosi się do następujących towarów: poz. 68 nasiona lniane, olej lniany, morfina, kodeina, aceton, tłuszcze garbarskie, sprzęty domowe, narzędzia rolnicze z drzewa (poz. 473), nici jedwabne (591), jedwab sztuczny (593), wyroby dziane (poz. 611), aluminjum (775), specjalnie nie wymienione wyroby nożownicze (769), podwozia samochodowe (876), instrumenty miernicze (896), nożyczki (944a).

W. BRYTANJA. Przedłożony został Komisji Taryfowej do zatwierdzenia projekt zwyżki celnej na ziemniaki, beczki żelazne, drób bity (kury, kaczki, gęsi, za wyjątkiem indyków i perliczek), żelazne i porcelanowe wanny, czekoladę i wyroby cukiernicze.

WŁOCHY. Zgodnie z rozporządzeniem z dnia 10 stycznia 1933 r. importowana trzoda chlewna musi podlegać dokonywanemu na granicy przez lekarzy weterynaryjnych stemplowaniu. Również po dokonanym uboju mięso musi być badane przez odnośnych lekarzy. Rozporządzenie to weszło w życie z dniem 4 lutego 1933 r.

AUSTRALIJSKI ZWIĄZEK. Rząd australijski wprowadził z natychmiastową mocą obowiązującą, t. j. od dnia 9 marca 1933 r. około 31 zniżek celnych dotyczących w przeważającej ilości towarów brytyjskiego pochodzenia. Jednocześnie wprowadzono dodatkowe cło w wysokości 50% na towary luksusowe.

SPRAWY KOMUNIKACYJNE

ZMIANY W REGULAMINIE PRZEWOZU PRZESYŁEK TOWAROWYCH.

W Dzienniku Ustaw Nr. 28 z dnia 25. IV. 1933 r. ukazało się rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 20 kwietnia 1933 r. wydane w porozumieniu z Ministrami: Sprawiedliwości, Przemysłu i Handlu oraz Rolnictwa i Reform Rolnych w sprawie zmiany „Regulaminu przewozu przesyłek towarowych na kolejach żelaznych", które poniżej przytaczamy:

Na podstawie art. 4 pkt. 8 ustawy z dnia 12 czerwca 1924 r. o zakresie działania Ministra Kolei Żelaznych i o organizacji urzędów kolejowych (Dz. U. R. P. Nr. 57, poz. 580), w brzmieniu nadanem mu rozporządzeniem Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 30 października 1930 r. zmieniającem i uzupełniającem przepisy ustawy z dnia 12-go czerwca 1924 r. o zakresie działania Ministra Kolei Żelaznych i o organizacji urzędów kolejowych (Dz. U. R. P. z 1930 r. Nr. 76, poz. 599), oraz na podstawie art. 2 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 24 września 1926 r. w sprawie ustanowienia urzędu Ministra Komunikacji (Dz. U. R. P. Nr. 97, poz. 567) zarządza się co następuje:

§ 1. W „Regulaminie przewozu przesyłek towarowych na kolejach żelaznych", ogłoszonym jako załącznik do rozporządzenia Ministra Komunikacji z dnia 21 września 1931 r. (Dz. U. R. P: Nr. 93, poz. 721) wprowadza się następujące zmiany i uzupełnienia:

1) W § 6, p. 9, lit. c) ostatnie zdanie zastępuje się następującem brzmieniem:

„Adresy „na zlecenie“ nie są dozwolone. Kolej żelazna przyjmuje listy przewozowe adresowane „na okaziciela wtórnika listu przewozowego“ pod warunkami określonemi w załączniku G do niniejszego regulaminu“.

2) wprowadza się nowy załącznik G o następującem brzmieniu:

„Załącznik G (do § 6 Regulaminu przewozu). Warunki przewozu przesyłek towarowych za listami przewozowemi, adresowanemi „na okaziciela wtórnika listu przewozowego“.

1. Szczegółowe przepisy o przewozie przesyłek towarowych za listami przewozowemi adresowanemi „na okaziciela wtórnika listu przewozowego“ (§ 6, p. 9, lit. c) regulaminu przewozu) określa taryfa.

2. W razie zaginięcia wtórnika listu przewozowego na okaziciela, osoba żądająca wydania przesyłki powinna złożyć na stacji przeznaczenia oświadczenie, w którem należy podać istotną treść zaginionego wtórnika listu przewozowego i uprawdopodobnić jego utratę oraz uprawnienie do jego posiadania. Kolej żelazna wydaje pokwitowanie na dowód przyjęcia takiego oświadczenia.

3. Po otrzymaniu oświadczenia kolej żelazna obowiązana jest niezwłocznie ogłosić zaginięcie wtórnika listu przewozowego na stacji przeznaczenia i zawiadomić o tem nadawcę oraz osobę, której kolej żelazna powinna donieść o przybyciu przesyłki (domicyljata), jeżeli osobę tę nadawca wskazał w liście przewozowym. Koszty, związane z ogłoszeniem i zawiadomieniem ponosi osoba, składająca oświadczenie. W ogłoszeniu należy podać datę złożenia oświadczenia, istotną treść zaginionego wtórnika listu przewozowego oraz termin, po upływie którego przesyłka będzie wydana.

4. Przesyłkę wydaje się osobie, która złoży oświadczenie po upływie 10 dni od dnia wywieszeniaa ogłoszenia na stacji przeznaczenia, jeżeli od chwili przybycia przesyłki upłynęło conajmniej 30 dni.

Jeżeli wtórnik zostanie przedłożony przed wydaniem przesyłki osobie składającej oświadczenie, kolej żelazna obowiązana jest wydać przesyłkę okazicielowi wtórnika listu przewozowego, który na żądanie kolei żelaznej powinien potwierdzić jej odbiór oraz wylegitymować się.

5. Wszelkie prawa, związane z posiadaniem wtórnika listu przewozowego, wygasają z chwilą wydania przesyłki na podstawie oświadczenia wymienionego w p. 2 niniejszego załącznika. Od tej chwili kolej żelazna nie ponosi odpowiedzialności wobec posiadacza wtórnika listu przewozowego.

§ 2. Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem 1-go maja 1933 r.

ŚWIATOWA SIEĆ KOLEJOWA.

Na podstawie systematycznie wydawanych przez Hubnera geograficzno-statystycznych tablic „Archiv fur Eisenbahnwesen“ rozwój sieci kolejowej na całym świecie w ciągu pięciolecia 1926—1930 przedstawia się w sposób następujący (w kilometrach):

	1926	1927	1928	1929	1930
Europa	385.003	405.179	406.801	408.504	420.904
Ameryka	599.478	605.560	605.846	606.204	608.169
Azja	137.772	123.780	124.636	125.924	132.746
Afryka	60.861	65.390	67.607	68.213	68.314
Australja	49.257	49.531	49.434	49.434	49.602
Razem:	1.232.371	1.249.440	1.254.324	1.258.279	1.279.735

Największą sieć kolejową posiada zatem Ameryka, bo o 50% prawie większą niż Europa. Stosunek ten zmieni się jednak, jeżeli zestawimy długość sieci z obszarem i zaludnieniem, jak to wykazuje poniższa tabela — dla 1930 r.:

	Długość sieci km	Powierzchnia km²	Zaludnienie tys.	Długość linji kol. na 100 km² km	Długość linji kol. na 10.000 mieszk. km
Europa	420.904	26.735.500	512.579	1.6	8.2
Ameryka	608.169	40.670.400	247.624	1.5	24.6
Azja	132.746	24.618.000	1.082.019	0.5	1.2
Afryka	68.314	24.879.200	117.134	0.3	5.8
Australja	49.602	8.006.700	8.210	0.6	60.4
Razem:	1.279.735	124.909.800	1.967.566	1.0	6.5

Z porównania tego widać, iż najgęstszą sieć w stosunku do powierzchni posiada Europa, najrzadszą — Afryka. Natomiast w stosunku do zaludnienia najwięcej kilometrów linij kolejowych ma słabo zaludniona Australja i Ameryka, najmniejszą zaś — przeludniona Azja.

Stan zaopatrzenia w koleje Europy (w 1930 r.) obrazuje zestawienie następujące:

	Długość sieci km	Powierzchnia km²	Zaludnienie tys.	Długość linji kol. na 100 km² km	Długość linji kol. na 10.000 mieszk. km
Z. S. R. R. (łącznie z siecią azjatycką)	77.035	21.176	147.028	0.4	5.2
Francja	63.650	551	41.835	11.6	14.7
Niemcy	58.584	471	63.181	12.4	9.3
Anglja (bez Irlandji)	34.416	243	46.167	14.2	7.5
Włochy	21.000	310	41.145	6.8	5.1
Polska	20.685	388	27.177	5.3	7.6
Szwecja	16.810	448	6.120	3.7	27.5
Hiszpanja	16.317	505	21.338	3.2	7.6
Czechosłowacja	13.765	140	13.613	9.8	10.1
Rumunja	11.948	295	18.025	4.1	6.6
Belgja	11.093	30	8.060	36.5	13.8
Jugosławja	10.014	249	13.931	4.0	7.2
Węgry	9.529	93	7.980	10.2	11.9
Austrja	8.199	84	6.533	9.8	12.5
Szwajcarja	6.028	41	4.067	14.6	14.8
Finlandja	5.329	388	3.365	1.4	15.8
Danja	5.290	43	3.551	12.3	14.9
Irlandja	4.875	70	2.973	7.0	16.4
Norwegja	3.873	324	2.650	1.2	14.6
Niderlandy	3.427	34	6.865	10.8	5.4
Portugalja	3.427	93	6.661	3.7	5.1
Grecja	3.192	130	6.205	2.5	5.1
Litwa	3.120	56	2.367	5.6	13.2
Bułgarja	2.902	103	5.944	2.8	4.9
Łotwa	2.849	66	1.900	4.3	14.9
Estonja	1.900	47	1.107	4.0	17.2
Luksemburg	551	3	300	21.2	18.4
Turcja europejska	414	24	1.040	1.7	4.0
Albanja	300	27	1.006	1.1	3.0
Malta, Jersey Man	110	1	343	10.0	3.2
Razem Europa:	420.904	26.735	512.579	1.6	8.2

Największą zatem sieć kolei posiadały: Rosja, Francja, Niemcy, Anglja, Polska i Włochy, pozostałe państwa miały sieć kolejową poniżej 20 tys. km. Najgęstszą sieć terytorjalnie posiadała Belgja, najrzadszą Rosja. Najwięcej linij kolejowych w stosunku do zaludnienia istnieje w Szwecji, najmniej — w Albanji.

W stosunku do innych części świata ograniczamy się do podania liczb tylko dla największych państw za 1930 r.

	Długość sieci km	Powierzchnia tys km²	Zaludnienie tys.	Dług. linji kol. na: 100 km² km	10.000 mieszk. km
AMERYKA ogółem	608.169	40.670	247.624	1.5	24.6
w tem:					
Stany Zjednoczone	402.246	9.389	122.834	4.3	32.7
Kanada	68.600	9.660	9.935	0.7	69.0
Meksyk	24.462	1.969	16.404	1.3	16.1
Brazylja	31.736	8.511	40.273	0.4	7.9
Argentyna	38.232	2.797	11.577	1.4	33.0
AZJA ogółem	132.746	24.618	1.082.019	0.5	1.2
w tem:					
Chiny	13.561	9.940	486.895	0.1	0.3
Japonja (z Koreą i Mandżurją połudn.)	27.588	681	93.122	4.0	3.0
Indje Brytyjskie	66.758	5.057	358.058	1.3	1.9
Indje Holend. (Jawa, Sumatra, Celebes)	5.584	1.900	60.731	0.3	0.9
Azja Mniejsza (Syrja, Irak, Arabja, Cypr)	6.310	3.637	21.311	0.2	3.0
AFRYKA ogółem	63.314	24.879	117.134	0.3	5.8
w tem:					
Egipt (z Sudanem)	7.876	3.605	19.784	0.2	3.7
Algier i Tunis	7.779	2.320	8.964	0.3	8.7
Marokko	2.455	420	4.229	0.6	5.8
Kongo belgijskie	3.322	2.385	8.945	0.1	3.7
Związek Połudn. Afrykański	20.281	1.222	6.929	1.7	29.3
Rodezja	3.977	1.132	2.401	0.3	16.6
Nigerja	2.808	950	19.409	0.3	1.4
Zachodnia Afryka (francuska)	-3.331	3.749	13.542	0.1	2.5
Kamerun	508	431	1.877	0.1	2.7
Angola portugalska	2.330	1.256	2.482	0.2	9.4
AUSTRALJA ogółem	49.602	8.007	8.210	0.6	60.4
w tem:					
Nowa Zelandja	5.950	268	1.344	2.2	44.2
Wiktorja	7.610	228	1.783	3.3	42.7
Nowa Walja Południowa	9.730	801	2.485	1.2	39.1
Australja Południowa	5.854	984	581	1.0	100.8
Queensland	10.657	1.737	942	0.6	113.1
Tasmania	1.354	68	216	2.0	62.7
Australja Zachodnia	7.580	2.528	419	0.3	180.9

SPRAWY PODATKOWE

W SPRAWIE OPODATKOWANIA PRZEDSIĘBIORSTW BUDOWLANYCH.

Ministerstwo Skarbu wydało w sprawie opodatkowania obrotów przedsiębiorstw i robót budowlanych okólnik L. D. V. 27834/3/32 okólnik następującej treści:

„Celem ujednostajnienia postępowania władz skarbowych przy wymiarze podatku przemysłowego od obrotu dla przedsiębiorstw, trudniących się instalacją ogrzewań centralnych, kanalizacji. wodo-

ciągów, łazienek i wszelkiego rodzaju wentylacji itp., Ministerstwo Skarbu wyjaśnia, iż do obrotów powyższych przedsiębiorstw ma zastosowanie 1%-wa stawka podatkowa, przewidziana w art. 7 lit. A p. 7 ustawy o państwowym podatku przemysłowym z dnia 15 lipca 1925 r. w brzmieniu obwieszczenia Ministra Skarbu z dnia 27 stycznia 1932 r. (Dz. U. R. P. z 1932 r. Nr. 17, poz. 110) o ile zachodzą w całości warunki w tymże art. 7 lit. A p. 7 przewidziane, tj. o ile przedsiębiorstwa te osiągają obroty, określone w art. 5 p. 4 prowadzą roboty, jako samoistne przedsiębiorstwa — Rozdział V. Cz. II. lit. A taryfy, stanowiącej załącznik do art. 23 ustawy (lub w art. 5 p. 7 ustawy) należą do przedsiębiorstw przemysłowych budowlanych i wykonywują roboty z własnych materjałów (Rozdział XIX Cz. II lit. C taryfy) przy budowie domów mieszkalnych i prowadzą prawidłowe księgi handlowe.

Obroty wspomnianych przedsiębiorstw, nie odpowiadające powyższym warunkom, podlegają 2%-owej stawce podatkowej z art. 7 lit. G ustawy.

Równocześnie Ministerstwo wyjaśnia, iż „za domy mieszkalne" należy uważać budynki, w których przynajmniej ⅔ użytkowej powierzchni służy wyłącznie celom mieszkalnym (jako pokoje mieszkalne będą uważane także kuchnie, nisze lub alkowy itp").

ZARZĄDZENIE MINISTERSTWA SKARBU W SPRAWIE UPOMNIEŃ EGZEKUCYJNYCH

Ministerstwo Skarbu, biorąc pod uwagę liczne skargi sfer gospodarczych na bezprawne postępowanie urzędników skarbowych, nadsyłających nakazy płatnicze przed przewidzianym przez władze terminem, wydało okólnik, w którym zwraca uwagę na fakt, że niektóre Urzędy Skarbowe wysyłają do płatników upomnienie do zapłaty należności równocześnie albo bezpośrednio po doręczeniu tymże płatnikom nakazów płatniczych, to jest nie czekając, aż podatek stanie się dojrzałym do egzekucji.

Ponieważ tego rodzaju postępowanie nietylko że jest sprzeczne z obowiązującemi przepisami — głosi okólnik — lecz nadto podrywa powagę i autorytet władz skarbowych, powodując uzasadnione skargi na bezprawne z ich strony czynności, poleca Minister Skarbu Prezesom Izb Skarbowych bezzwłoczne wydanie podwładnym organom zarządzenia, aby przedstawione wyżej wypadki nie miały nadal miejsca.

Jednocześnie z tem w okólniku jest zaznaczone, że wobec urzędników, nie stosujących się do tego zarządzenia, będą wyciągane konsekwencje. Również w wypadkach. gdy zostanie stwierdzone, że upomnienia zostały doręczone przedwcześnie, nie należy pobierać opłat.

ZALICZANIE PRZEDSIĘBIORSTW DO POSZCZEGÓLNYCH KATEGORYJ ŚWIADECTW PRZEMYSŁOWYCH.

Celem usunięcia wątpliwości, powstałych w związku z zaliczaniem przedsiębiorstw handlowych i przemysłowych do poszczegól-

nych kategoryj świadectw przemysłowych, Ministerstwo Skarbu zarządza co następuje:

1. W przedsiębiorstwach handlowych i przemysłowych, których kategorja świadectwa przemysłowego uzależniona jest od ilości zatrudnionych pracowników nie należy brać w rachubę przy zaklasowaniu przedsiębiorstwa uczniów przemysłowych, trzymanych w przedsiębiorstwie na podstawie pisemnej umowy, zawartej w myśl przepisów prawa przemysłowego.

2. W przedsiębiorstwach handlu towarowego, zaliczonych do III i IV kategorji świadectw przemysłowych, za subjektów handlowych należy uważać osoby (również i członków rodziny przedsiębiorcy), stale zatrudnione w zakładzie w charakterze sił pomocniczych przy wykonywaniu czynności, stanowiących treść przedsiębiorstwa handlu towarowego, tj. osoby biorące udział w dokonywaniu transakcyj handlowych; wobec tego chłopców do posyłek i posługaczy nie uważa się za subjektów handlowych.

3. Przy zaklasowaniu przedsiębiorstw przemysłowych, zaliczonych do rozdziałów XVIII i XIX części II lit. C taryfy, bierze się w rachubę właściciela przedsiębiorstwa i członków jego rodziny tylko w odniesieniu do przedsiębiorstw kat. VII świadectw przemysłowych, natomiast w przedsiębiorstwach wyższych kategoryj właściciela przedsiębiorstwa i członków jego rodziny nie zalicza się do robotników przedsiębiorstwa.

W wypadku, gdy w związku z powyższem przedsiębiorstwo nie będzie mogło być zaliczone zasadniczo ani do VIII ani też do VII kategorji, należy je zaklasować do VIII kategorji świadectw przemysłowych.

WIADOMOŚCI GOSPODARCZE Z ZAGRANICY

ZAGADNIENIA POLITYKI CELNEJ WE FRANCJI.

Wobec zbliżjącego się terminu wejścia w życie nowej polskiej taryfy celnej oraz będących w toku rokowań o traktaty handlowe interesującem będzie zaznajomienie naszych czytelników z aktualnem również i we Francji zagadnieniem kierunku polityki celnej.

Na łamach francuskiej „L'Usine“ pojawił sie artykuł p. P. Chevalier, wiceprezesa Syndykatu francuskich konstruktorów maszyn rolniczych pt. „Jaką powinna być nasza polityka celna“.

Oto jaką linję postępowania zaleca autor artykułu:

W dobie obecnej dwie polityki, a raczej dwie doktryny, są aktualne.

Pierwsza uzależnia ożywienie ekonomiczne życia we Francji od wzrostu wymiany z zagranicą. Widzi ona je w obniżeniu taryf celnych, które muszą spowodować natychmiastową zniżkę cen wewnętrznych a w konsekwencji obniżenie kosztów własnych.

Rezultatem tego systemu. pisze p. Chevalier, byłoby znaczne pogłębienie kryzysu we Francji i w nadziei polepszenia ogólnej sytuacji i w przyszłości. Czy jednak jest pewne, że w obecnym stanie rzeczy przemysł przy zniżonych cenach mógłby podjąć skuteczną walkę z konkurencją? Efektem niewątpliwym zastosowania tej polityki byłoby pogłębienie deficytu bilansu handlowego i skomplikowanie jeszcze bardziej trudności socjalnych i budżetowych.

Druga doktryna: 1) uwzględnia specyficzny charakter rynku francuskiego, zdolnego skupić się i skurczyć w razie koniecznej potrzeby; 2) bierze pod uwagę objętość tranzakcyj, jakie przedstawia rynek wewnętrzny dla swego przemysłu,

w stosunku do rynku zewnętrznego. Mianowicie wymiana wewnętrzna w latach 1928 i 1929 wynosiła ogółem 500 miljardów franków francuskich, podczas gdy wymiana z zagranicą wyniosła około 100 miljardów. Jeśli uwzględnić tranzakcje z kolonjami francuskiemi, które mają być zaliczone do obiegu wewnętrznego, można powiedzieć, że wymiana towarów stanowi stosunek 6 do 1 między rynkiem wewnętrznym i zewnętrznym;

3) liczy się z obecną polityką finansową i skarbową, która również jest przeszkodą do obniżenia cen w kraju, a która nie może być zmieniona bez długich przygotowań;

4) wreszcie stwierdza, że w obecnym czasie niemożliwością jest przez obniżenie cen wydatnie zwiększyć eksport, na to mamy przykłady na krajach eksportujących przy niskiej cenie własnej.

Wydaje się zatem słusznem, że w interesie Francji leży zachowanie swego rynku wewnętrznego dla rozwoju swego przemysłu i obrona jego przez odpowiednie cła przed konkurencją zagranicy.

Ten drugi system polityki wydaje się autorowi bardziej wskazany. Aby wyrównać deficyt bilansu handlowego, trzeba ponownie odebrać jedną po drugiej placówki importu, zbadać co przemysł francuski może jeszcze wytwarzać, podwyższyć czasowo taryfy celne na te wyroby, a to w tym celu, aby podnieść i zainteresować produkcję rodzimą.

Syndykaty producentów będące au courant intencji rządu, mogłyby wpływać odpowiednio na swoich członków.

Wreszcie, wobec istnienia kontyngentów, zostałby opracowany projekt taryfy zrewidowanej tak, aby prowadzący układy ze strony francuskiej mogli dawać koncesje tym krajom, które będą ułatwiały eksport francuskich wyrobów.

NIEMIECKIE SPÓŁKI AKCYJNE W 1932 R.

Dorocznie ogłaszana statystyka niemieckich spółek akcyjnych zawiera w sprawozdaniu za 1932 rok bardzo ciekawe dane, ilustrujące sytuację niemieckiego przemysłu w ubiegłym roku. Jak widać z opublikowanych cyfr w 1932 roku nastąpiło po raz pierwszy od dłuższego czasu zmniejszenie się kapitału akcyjnego niemieckich spółek akcyjnych. Poniższe zestawienie ilustruje rozwój niemieckich spółek akcyjnych w okresie ostatnich 6 lat.

Rok	Ilość spółek akcyjnych	Kapitał nomin. w milj. marek
1927	11 966	21 542
1928	11 690	22 885
1929	11 344	23 728
1930	10 970	24 189
1931	10 437	24 653
1932	9 634	22 264

Z ogólnej liczby spółek akcyjnych 5 632 spółek miało kapitał zakładowy mniejszy niż 500 000 marek. Spółki te łącznie posiadały kapitał zakładowy w sumie 813 milj. marek. Spółek akcyjnych, których kapitał zakładowy wynosił więcej aniżeli 5 miljonów marek było w 1932 roku 706 i dysponowały one łącznie kapitałem zakładowym 16,5 miljarda marek.

Podczas gdy w końcu 1931 roku pracowało w Niemczech 71 spółek akcyjnych o kapitale zakładowym powyżej 50 milj. marek, to w końcu 1932 roku spółek tych było 64. Kapitał akcyjny tych spółek zmalał w ciągu 1932 roku z 10 miljardów zł na 8,8 miljardów złotych.

Największą z niemieckich spółek akcyjnych jest I. G. Farbenindustrie A. G. o kapitale 990 milj. marek. Drugie miejsce zajmuje tow. Vereinigte Stahlwerke A. G. o kapitale 775 milj. marek.

Z pośród 28 spółek akcyjnych, których kapitał zakładowy wynosi więcej niż 100 milj. marek niemal połowa znajduje się pod kontrolą państwa.

HANDEL ZAGRANICZNY JAPONJI W 1932 R.

Wartość eksportu japońskiego (łącznie z Koreą, Formozą i Wyspami Południ.) w 1932 r. wynosiła 1.457.245 tys. yen; wartość importu — 1.524.516 tys. yen. Import przewyższył zatem eksport o 67.271 tys. yen.

EKSPORT GŁÓWNYCH ARTYKUŁÓW

(w 1000 yen)

	1932 r.		
Ryż	4.785	—	11.094
Mąka pszenna	20.538	+	11.021
Cukier rafinowany	7.795	—	7.068
Herbata	8.171	—	62
Produkty morskie	7.730	—	2.447
Konserwy	22.774	+	3.826
Przędza bawełniana	21.546	+	13.033
Odpadki jedwabne	1.245	—	1.148
Surowiec jedwabiu	382.362	+	26.968
Wyroby bawełniane	288.704	+	89.972
Tkaniny z sztuczn. jedwabiu	50.285	+	7.252
Pończochy	26.943	+	5.758
Kapelusze	7.712	+	2.819
Papier	14.013	—	6.982
Węgiel	13.450	—	1.559
Porcelana	22.934	+	3.627
Szkło	9.276	+	2.742
Wyroby metalowe	14.197	+	3.931
Maszyny	10.940		2.701
Drzewo	11.292	+	1.338
Wyroby ze słomy	3.526	+	1.405
Zabawki	13.116	+	3.292
Różne	384.378	—	101.848
Razem:	1.409.941	+	262.960

IMPORT GŁÓWNYCH ARTYKUŁÓW

(w 1000 yen)

	1932 r.		
Ryż	12.160	+	5.189
Pszenica	49.527	+	16.591
Boby	41.164	+	4.815
Cukier półfabrykat	3.331	—	12.272
Ropa naftowa i smary	54.885	+	10.819
Gutaperka	15.987	+	2.804
Siarczan amonu	7.035	—	8.826
Bawełna	447.501	+	151.228
Konopie	14.939	+	2.994
Sierść	87.558	+	1.412
Przędza wełniana	5.081		7.548
Węgiel	27.351	—	918
Wyroby wełniane	10.485	+	492
Rudy	16.539	+	1.968
Żelazo	65.070	+	17.045
Automobile	14.820	—	1.509
Maszyny	60.572	+	9.662
Drzewo	35.027	—	8.533
Otręby	6.287	—	1.640
Wytłoki	34.567	—	9.782
Różne	420.569	+	21.411
Razem:	1.431.433	+	195.780

+ zwyżka w stosunku do 1931 r.

— zniżka w stosunku do 1931 r.

KOMUNIKATY I INFORMACJE

O ZAPOBIEŻENIU PODWÓJNEMU OPODATKOWANIU W OBROTACH POLSKO-GDAŃSKICH

Ministerstwo Skarbu wyjaśniło okólnikiem z dnia 14 marca 193? roku, że postanowienia polsko-gdańskiej umowy z dnia 29. V. 1929 r. o zapobieżeniu podwójnemu opodatkowaniu w dziedzinie podatków bezpośrednich nie naruszają, ani ograniczają prawa Polski do opodatkowywania zgodnie z wewnętrznem ustawodawstwem podatkowem Polski przedsiębiorstw, wykonywanych w formie skupu zawodowego (część II lit. B. rodz. II taryfy, stanowiącej załącznik do art. 23 ustawy o państwowym podatku przemysłowym), o ile chodzi o obciążenie tych przedsiębiorstw państwowych podatkiem przemysłowym. W tej mierze zatem będą w pełni stosowane przepisy ustawy o państwowym podatku przemysłowym (Dz. U. R. P. Nr. 17/32, poz. 110). Stanowisko to, uzasadnione brzmieniem art. III powołanej umowy i p. 3 protokółu końcowego tej umowy, ustalone zostało przez Ministerstwo Skarbu w porozumieniu z Senatem W. M. Gdańska.

Podana wyżej interpretacja wspomnianej umowy będzie stosowana do wszystkich spraw, które nie zostały jeszcze zakończone w toku postępowania administracyjnego orzeczeniami ostatecznemi w rozumieniu art. 3 ustawy z dnia 27. X. 1932 r. o Najwyższym Trybunale Administracyjnym (Dz. U. R. P. Nr. 94, poz. 806).

PRZYWÓZ DO POLSKI TOWARÓW ZAGRANICZNYCH, SPROWADZONYCH NA OBSZAR W. M. GDAŃSKA W RAMACH KONTYNGENTÓW GDAŃSKICH

Izba podaje do wiadomości zainteresowanych, że w myśl rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 22 lutego 1933 r. (Dz. U. R. P. 16/33), towary zagraniczne, objęte zakazami przywozu do Polski, a wprowadzone na obszar Wolnego Miasta Gdańska w myśl postanowień art. 212 ust. 3 umowy, podpisanej dnia 24 października 1921 r. pomiędzy Rzeczypospolitą a W. M. Gdańskiem (zał. do Dz. U. R. P. z 1922 r. Nr. 16, poz. 139), na pokrycie zapotrzebowania gdańskiego przemysłu, rolnictwa i rzemiosła w granicach ich zdolności produkcyjnej, będą uważane za legalnie przywiezione na obszar Rzeczypospolitej Polskiej, jeżeli będzie stwierdzone przez właściwe władze skarbowe, że towary te zostały na obszarze Wolnego Miasta Gdańska należycie obrobione lub przetworzone.

Za towary należycie obrobione lub przetworzone uważać należy towary, co do których właściwe władze skarbowe stwierdzą, że conajmniej 30% wartości ogólnej przywiezionego na obszar Rzeczypospolitej Polskiej towaru, zawierającego składniki pochodzące z gdańskich kontyngentów przywozowych, przypada na koszty robocizny, dokonanej na obszarze Wolnego Miasta Gdańska, i na koszty surowców lub półfabrykatów pochodzących z polskiego obszaru celnego.

Stwierdzenia, czy towary, przywiezione na obszar Rzeczypospolitej Polskiej, odpowiadają wymogom wyżej cytowanego rozporzą-

dzenia, dokonywują władze skarbowe, właściwe ze względu na miejsce znajdowania się odnośnego towaru.

Przepisy powyższego rozporządzenia stosuje się również do towarów zagranicznych, objętych zakazami przywozu do Polski, a wprowadzonych na obszar Wolnego Miasta Gdańska w myśl postanowień art. 212 ust. 3 umowy, podpisanej dnia 24 października 1921 r. pomiędzy Rzeczypospolitą Polską a Wolnem Miastem Gdańskiem, na pokrycie zapotrzebowania gdańskiego przemysłu, rolnictwa i rzemiosła w granicach ich zdolności produkcyjnej, które zajęte zostały na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej, a w chwili wejścia w życie rozporządzenia niniejszego znajdowały się w dyspozycji właściwych władz.

W SPRAWIE UTWORZENIA BANKU AKCEPTACYJNEGO.

W Dzienniku Ustaw Nr. 25 z dnia 10. IV. br. ukazała się pod poz. 211 ustawa o ułatwieniach dla instytucyj kredytowych, przyznających dłużnikom ulgi w zakresie wierzytelności rolniczych. Ustawa powyższa przewiduje upoważnienie dla Ministra Skarbu w kierunku utworzenia Banku Akceptacyjnego, którego zadaniem będzie udzielanie kredytu akceptacyjnego. Bank Akceptacyjny będzie spółką akcyjną. Pomoc Skarbu Państwa sięgać ma 75 milj. zł, przyczem Skarb Państwa obejmuje porękę za 30% ogólnej sumy zobowiązań Banku Akceptacyjnego, ustalonych w bilansie likwidacyjnym. W ten sposób ogólna suma zobowiązań Banku może osiągnąć sumę nie większą, niż 250 milj. zł. W charakterze udziałowców Banku przystąpić mogą wszystkie zainteresowane instytucje, jak banki, spółdzielnie kredytowe, komunalne kasy oszczędności, gminne kasy pożyczkowo-oszczędnościowe itd. Instytucje te za pośrednictwem Banku Akceptacyjnego zawierać będą układy z dłużnikami, mające na celu rozłożenie spłat i zniżenie oprocentowania wierzytelności rolniczych.

W niedługim czasie ma być ogłoszony statut Banku Akceptacyjnego, do opracowania którego została już powołana specjalna komisja w Ministerstwie Skarbu. Równocześnie ma być powołany do życia Komitet Organizacyjny Banku.

W SPRAWIE PRAKTYK WAKACYJNYCH STUDENTÓW WYŻSZYCH UCZELNI TECHNICZNYCH I HANDLOWYCH

Ministerstwo Przemysłu i Handlu zleciło Związkowi Izb Przemysłowo-Handlowych R. P. zorganizowanie w roku bież. praktyk wakacyjnych dla studentów wyższych uczelni technicznych i handlowych. Studenci wyższych zakładów nabywają bowiem w czasie studjów szereg wiadomości teoretycznych, które jednak do pracy w życiu gospodarczem nie wystarczają. Takiemu poglądowi dawały wyraz niejednokrotnie i sfery gospodarcze, zwracając uwagę na konieczność uzupełnienia wiadomości teoretycznych praktyką w przedsiębiorstwach.

Mając to na uwadze Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni gorąco zachęca sfery gospodarcze w jej okręgu, by dały kształcącej się młodzieży możność choćby bezpłatnej praktyki wakacyjnej w ich

zakładach. Izba zwróciła się w tej sprawie do poszczególnych związków gospodarczych. Przedsiębiorstwa, któreby ankiety w tej sprawie nie dostały wzgl. do zrzeszeń gospodarczych nie należą, proszone są o zwrócenie się w tej sprawie bezpośrednio do Izby.

Dodać należy, że zgodnie z dezyderatami sfer gospodarczych Ministerstwo Przemysłu i Handlu zainicjowało w roku bieżącym na większą skalę zorganizowanie wymiany studentów z zagranicą.